Modell Eisen Bahner

JULI 1992 DM 3,00

ISSN 0026-7422 7/92 DM 3,00
2A 11059 E
hfl 4,00 · öS 25 · SFr 300

Der Hauptbahnhof wird saniert:
Querverschub in Dresden

Sperrpause am Rügendamm:
Brückenbau per Schwimmkran

Hochgeschwindigkeit in Spanien:
Mit dem AVE nach Santa Maria

Spezialität auf Spur 0:
Glockenanker

Urlaubsbahn an der Küste:
Schmalspursommer

Große MEB-Leserumfrage

RIVAROSSI 92





GENERALVERTRIEB FÜR DEUTSCHLAND:
NOCH GmbH. & Co. - W7988 WANGEN/ALLGÄU

MODELLBAHN

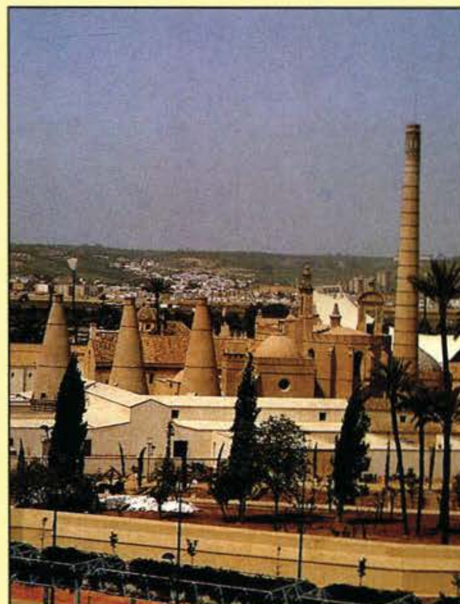
Dieser Ausgabe liegt eine **MEB-Umfrage** bei.
Sie ist mit vier Seiten sehr umfangreich, und die Redaktion ist sich bewußt, welche Mühe sie ihren Lesern aufbürdet. Um einen fairen Anreiz zu schaffen, bieten wir **vier Preise** an:
Drei Lokomotiven namhafter Hersteller und eine Reise für zwei Personen in die Schweiz. Wir losen die Preise unter allen Fragebogenbeantwortern aus.
Schlagen Sie doch gleich mal, bitte, die Heftmitte auf!



Der Dresdener Hauptbahnhof in Spur 0 **Seite 26**



Dresden Hauptbahnhof: Vor gespannter Neugier wird die Zugabfahrt vergessen **Seite 6**



Mit 300 km/h per Eisenbahn zu erreichen: Kloster Santa Maria in Sevilla **Seite 16**

VORBILD

RUBRIKEN

Unser Titelbild:
Reisezugwagen werden üblicherweise auf Schiebebühnen querverschoben. Unsere Fotografen versuchten, den Begriff Querverschub an einem Fleischmann-Wagen konsequent zu verwirklichen *Foto: KLAWIAN*



Sonderzug zum schlesischen Eisenbahnjubiläum in Ohlau (Olawa) am 22. Mai 1992

Unentbehrlich für jeden Eisenbahnfreund – ab sofort im Handel:

Ihr BAHN-ATLAS 92/93





3. Einmalige Aufnahmen

Die schönsten Seiten der Eisenbahn in Deutschland – auf über 150 **Aufnahmen** in exzellenter Druckqualität. Selbstverständlich durchweg in Farbe!

4. Daten & Fakten

Zu jeder Direktion die neuesten Daten, dazu viele **Güterzug- und Übergabefahrzeiten** (natürlich Stand 1992/93) sowie historische Informationen.

1. Farbige Streckenkarten

Das Streckennetz von DB und DR auf farbigen, qualitativ hochwertigen **Streckenkarten,** die u.a. auch Güterzugstrecken beinhalten. Für jede Direktion!

2. Foto- und Reisetips

Dazu für jeden Direktionsbezirk von DB und DR **unzählige Foto- und Reisetips** sowie Informationen zu Betrieb und Landschaft!

BAHN-EXTRA 3/92
BAHN EXTRA
BAHN-ATLAS 92/93
Bahnland Deutschland durchgehend in Farbe!
Mit der Eisenbahn durch Deutschland
NEU! Aktuelle Karten von DB & DR
120 Seiten, 150 Fotos
nur 19,80!
• Die schönsten Strecken
• Die besten Reiseziele
• Die wichtigsten Lokeinsätze
• und vieles mehr!



REISETIPS 92/93
und eine Fülle von Informationen
NEU!

Was wissen Sie schon über das aktuelle Bahn-Geschehen in der RBD Schwerin? Oder im Saarland, in der heutigen BD Saarbrücken? Kennen Sie schon die nur noch im Güterverkehr bedienten Nebenbahnen in Ihrer Nachbarschaft? Und haben Sie schon alle landschaftlich interessanten Strecken im Ruhrgebiet und in Südbayern bereist?

All diese Informationen – und noch vieles mehr – enthält der topaktuelle, jetzt erschienene BAHN-ATLAS 92/93 (BAHN-EXTRA 3/92): **Mit 120 Seiten, großformatigen Streckenkarten von DB und DR sowie mit 160 hochwertigen Farbaufnahmen vom aktuellen Betrieb bei DB und DR!**

Nur DM **19,80**

GeraNova
Zeitschriftenverlag GmbH München

BAHN-ATLAS 92/93 (BAHN-EXTRA 3/92) **und Der LUFTHANSA AIRPORT EXPRESS** (BAHN-SPECIAL 2/92) **erhalten Sie ab 3.7. in jeder Bahnhofsbuchhandlung, in guten Modellbahn-Fachgeschäften und an ausgewählten Zeitschriftenkiosken.**
Oder direkt beim Verlag.

COUPON

Bitte ausschneiden/kopieren und einsenden an:
GeraNova Verlag, Pf. 140309, W-8000 München 5

Bitte liefern Sie mir

___ Exemplar (e) **Bahn-Atlas 92/93** 19,80
___ Exemplar (e) **LH-Airport Express** 12,80
(zzgl. ca. 2,50 Versandanteil je Sendung).

Ich bezahle: ❑ Scheck anbei ❑ gegen Rechnung
Ich bin bereits GeraNova-Kunde: ❑ ja ❑ nein

Datum/Unterschrift:________________

Absender nicht vergessen!



Erscheint Mitte Juli: „Der Lufthansa Airport Express" (BAHN-SPECIAL 2/92)
80 Farbseiten für **nur DM 12,80**

Ebenfalls neu: **Flughöhe Null:**

Seit nunmehr 10 Jahren verbinden die gelb lackierten Superzüge der DB-Baureihe 403 im Auftrag der Lufthansa die Flughäfen Frankfurt und Düsseldorf – und seit geraumer Zeit ist auch Stuttgart an das Airport-Expreß-Netz angeschlossen.
In der neuen, Anfang Juli erscheinenden BAHN-SPECIAL-Ausgabe 2/92 erfahren Sie alles über den Airport-Expreß. Doch das Themenspektrum geht über **Technik** und **Einsatzgeschichte** hinaus: Wir blicken zurück in die **Vergangenheit des Hochgeschwindigkeitsverkehrs**, voraus in die verkehrspolitische **Zukunft**, stellen die diversen **Modelle** der LH-Expreß-Züge vor – und vieles andere mehr . . . (u.a. über 120 Farbfotos!)

Der LUFTHANSA AIRPORT EXPRESS
10 Jahre Fliegen auf der Schiene

FAHRPLAN

Ausstellungen, Termine, Markt

Sonderfahrten
mit Dampf auf der Mansfelder Bergwerksbahn am 5.7., 19.7., 9.8., 23.8., 6.9., 27.9., 25.10.
Info: Thomas Fischer, Weg zum Hutberg 5, O-4250 Lu.-Eisleben, Tel: 8427.

12.7. Sonderzug
Deutsche Weinstraße von Markt Wald nach Konstanz, Hinfahrt über Augsburg – Memmingen – Aulendorf – Sigmaringen – Tuttlingen – Singen, Rückfahrt über Radolfszell – Friedrichshafen – Lindau – Kempten – Buchloe – Augsburg.
Info gegen Freiumschlag: Staudenbahnfreunde e.V., Bahnhofstr. 29, W-8939 Markt Wald, Tel: 08374/7036.

18.7. Sonderfahrt
als »Sund-Trebel-Express« Stralsund – Velgast – Triebsees und zurück mit hist. Triebwagenzug der DR. Im Programm enthalten: Fotohalte, Stadtführung. Preis: Erw. 22,–, Kinder (6 bis 14 Jahre) 12,– DM.
Info: Uwe Holstein, Prokofjewstr. 7b, O-2200 Greifswald (frankierter Briefumschlag).

17.–19.7. Modelleisenbahnausstellung
24.–26.7. der IG Mecklenburgische Eisenbahnen e.V. und des Bundesbahnsozialwerkes Lübeck im Gymnasium Bad Doberan. Öffnungszeiten: Freitag 10 bis 14 Uhr, Sonnabend/Sonntag 10 bis 18 Uhr.
Info: J. Schulze, Silostr. 6, O-1800 Brandenburg.

19.7. und 16.8. Dampfzugfahrt
von Riegel nach Breisach und zurück mit Dampflok 384 und Rebenbummler.
Info: Eisenbahnfreunde Breisgau, Annaplatz 4a, W-7800 Freiburg, Tel: 0761/77281.

1./2.8. Bahnhofsfeste in Bernau und Eberswalde
mit Fahrzeugausstellung, Mitfahrmöglichkeiten auf dem Führerstand einer Dampflok, Pendelfahrten des Traditionszuges mit der 74 1230 zwischen Bernau und Eberswalde.
Info: Deutsche Reichsbahn, Leiter der Hauptdienststelle Bernau, Herr Hildebrandt, Tel: 02142246/380.

Dampfzugfahrten
1./2.8. von Eyach nach Hechingen mit Lok 50 245, 8./9.8. von Bad Friedrichshall/Jagstfeld nach Ohrenberg mit 64 289, 16.8. von Gammertingen nach Münsingen. Mit Sonderbus zur Bärenhöhle und zum Schloß Lichtenstein.
Info: Eisenbahnfreunde Zollernbahn e.V., Pf 100201, W-7460 Balingen, Tel: 07476/7949, Fax 07476/2864.

1./2.8. Modellbahnausstellung
zum Jubiläum »150 Jahre Eisenbahn in Eberswalde« im neuen Sozialgebäude am Eberswalder Hauptbahnhof. Öffnungszeit: 9 bis 18 Uhr.
Info: Oberbarnimer Eisenbahnfreunde e.V., Bahnhofstr. 32, O-1320 Eberswalde-Finow.

8./9.8. Bahnhofsfest
in Neresheim, Einweihung des betriebsfähigen Triebwagen 33, Fahrzeugausstelung, Führungen durchs Härtsfeld-Museum, Mini-Dampfeisenbahn-Vorführung, Bewirtschaftetes Festzelt.
Info: Härtsfeld-Museumsbahn e.V., PF 9126, W-7080 Aalen.

15.8. Schienenbusfahrt
nach Unterzolling und Rottenburg/Laaber zum Stadtfest.
Info/Anmeldung: IG Rottenburger Bockerl e.V., Bahnhofstr. 11, W-8112 Bad Kohlgrub.

15.8.–23.8. 30. Modellbahn-Ausstellung
am Fersehturm Alexanderplatz in Berlin. Öffnungszeiten: 10 bis 19 Uhr.
Info: Modellbahnclub Weinbergsweg, Karlheinz Rost, Markgrafendamm 29, O-1017 Berlin, Tel: 5899564.

23.8. Schienenbummel mit Heideexpreß
30.8. Lüneburg – Döhle – Egestorf – Amelinghausen.
Info: Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg e.V., PF 1208, W-3138 Dannenberg.

Nostalgie-Dampfzüge in Ungarn
auf den Strecken Siofok – Keszthely, Keszthely – Balatonfüred, Balatonfenyves – Csiszta. Verkehrstage bis 30.8. (außer Montag) täglich zu Sondertarifen. Mitfahrten auf dem Führerstand für 2 Personen möglich.
Info: Andor Nemeth, Nefeljcs u 54 III/2, H-1078 Budapest.

6.–13.9. Fahrten mit »Korl Loitz«
auf der regelspurigen Kleinbahn Loitz – Jagdhütte Rustow und zurück mit BR 91. Preis 5.–, Kinder und Rentner 2.50 DM. Fahrkarten am Bahnhof.
Info: M. Ohlrich, Goethestr. 26, O-2033 Loitz, Tel: 351.

7.–15.11. 1.Wiener Herbstmarkt
mit Modellbau- und Modelleisenbahnausstellung im Wiener Prater-Messegelände.
Info: ARGE für Fachausstellungen, A-1070 Wien, Mariahilfer Str. 2, Tel: (0) 2 22 93 85 17, Fax: (0) 22 25 26 75 53.

Innovative Schienen-Verkehrspolitik und moderne Bahntechnologie für Osteuropa

Am 2. und 3. Oktober 1992 findet der **Internationale Schienen-Verkehrskongreß EuroRail '92** in Oerlinghausen, am Stadtrand von Bielefeld statt.
Zahlreiche Experten aus verschiedenen Ländern, Verkehrsminister, Regierungsvertreter, Politiker, Repräsentanten aus Handel und Industrie, Eisenbahnverwaltungen und Forschungsinstituten werden die zur Zeit offenen Fragen im Ost-West-Schienenverkehr beantworten und notwendige Perspektiven aufzeigen.

Veranstaltungsprogramme erhältlich bei:

PRO Bahn e.V.
Bundesverband
c/o EuroRail '92
Am Steinsiek 6 B, W-4817 Leopoldshöhe, Tel.: 05202/82328, Fax 05202/84215.

Editorial

Zurückgetreten

Der diesjährige (35.) Verbandstag der Deutschen Eisenbahnfreunde fand über Himmelfahrt in Passau statt. Der Passauer Verein hatte sich mit einem nahezu unglaublichen Aufwand ins Zeug gelegt, um den Delegierten ein attraktives Rahmenprogramm zu bieten, dessen Höhepunkte Parallelfahrten mit der 01 150 und der 01 509 sowie die große Rundfahrt von Passau über Bayerisch Eisenstein, Budweis und Linz zurück nach Passau mit Dampf-, Diesel- und Elektrolokomotiven der DB, der CSD und der ÖBB waren.



Höchste Aufmerksamkeit galt indes der Delegiertenversammlung. Im vorigen Jahr hatte es bereits unter der Oberfläche gegärt, im November waren in Magdeburg die ersten Eruptionen hochgebrochen, und jetzt platzte die Beule vollends auf. Querelen zwischen Vorstandsmitgliedern und Vorsitzendem, deren Ursachen in persönlichen Antipathien zu vermuten sind, hatten im Laufe der letzten Monate zu Mehrheitsbeschlüssen im Vorstand geführt, die dem Vorsitzenden z.B. die Teilnahme am MOROP-Kongreß untersagten! Eine Satzungsänderung sollte schließlich seinen Sturz herbeiführen.

Das ließ sich die Hauptversammlung in Passau nicht gefalllen. »Es gibt nur einen Souverän, das sind nicht die Vorstandsmitglieder, das ist die Delegiertenversammlung.« Nach dieser markanten Feststellung hinsichtlich der Basisdemokratie umriß der Berliner Freund Horst Schild mit wenigen Sätzen den Kern des Problems: »Wenn jemand in einem demokratisch gewählten Vorstand absolut nicht mehr mit dem Vorsitzenden zusammenarbeiten kann, muß er zurücktreten. Dadurch wird er frei, andere auf die unterschiedlichen Standpunkte aufmerksam zu machen und seine Interessen unabhängig von »Fraktionszwang« zu verfechten.

Das geschah dann auch: Neun Vorstandsmitglieder warfen das Handtuch, Rainer Enders stellte seinen Posten aus Gesundheitsgründen zur Verfügung. Es spricht für die Stärke des Verbandes, daß ohne Verlegenheitspause zwei Stunden später ein neuer Vorstand neben dem vom Vertrauen der Versammlung getragenen Vorsitzenden Ulrich Sethe Platz nahm: Für den Bereich Modellbahn Joachim Reichert aus Filderstadt, für den Bereich Museumsbahnen Wolfgang Ebel aus Hamburg, für den Bereich Allgemeiner Schienenverkehr Wolfgang Schacht aus Hannover. Neuer Schatzmeister wurde Peter Müller aus Frankfurt/M. Wiedergewählt wurde Rolf Mohnhaupt als Geschäftsführer.

Ein wesentlicher Punkt ist bei diesen notwendigen Auseinandersetzungen auf der Strecke geblieben: Die Beratung der eigentlichen Verbandsaufgaben. Bleibt zu hoffen, daß auf dem Verbandstag im kommenden Jahr in Potsdam dem viel Zeit eingeräumt wird.

Fritz Borchert

Das Dresdener Nadelöhr

Er gehörte einst zu den meistfrequentierten Bahnhöfen Europas: Der Dresdener Hauptbahnhof. Nach seinem Bau 1892 bis 1898 östlich des alten Böhmischen Bahnhofs durchquerten ihn unzählige Reise- und Güterzüge auf der Nord-Süd-Trasse zwischen Berlin und Prag. Er war und ist ein echtes Nadelöhr auf dieser Magistrale, das durch den Verfall der alten Bausubstanz und fehlende Sanierung immer enger wurde. Bis in unsere Tage, denn der umfangreiche Neubau des südlichen Bahnhofsvorfeldes weitet das Dresdener Nadelöhr zum Tor nach dem benachbarten Böhmen.

Der ursprünglich westlich des heutigen Dresdener Hauptbahnhofes gelegene Böhmische Bahnhof war ein Durchgangsbahnhof. Hinter dem pompösen Empfangsgebäude in Seitenlage befanden sich ein überdachter Hausbahnsteig und eine einfache offene Bahnsteighalle mit zwei Seitengleisen. Dabei verkehrten um 1876 bereits täglich 84 Fern- und »Localzüge« in Richtung Bodenbach, Chemnitz, Leipziger, Schlesischer und Berliner Bahnhof sowie nach Pirna und Tharandt und an schönen Sommertagen bis zu 24 »Extrazüge« für den Ausflugverkehr. In jenem Jahr reisten 1 067 652 Personen ab und 1 051 230 kamen an. Damit war der Böhmische Bahnhof der am meisten benutzte Bahnhof Dresdens und erreichte schon frühzeitig die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit. Sicher war das einer der Hauptgründe zur Errichtung eines neuen Bahnhofs, des heutigen Hauptbahnhofs mit einem Empfangsgebäude in Insellage, vor dem Züge in einer Mittelhalle enden. Durchgehende Gleise in Richtung Süden verlaufen südlich und nördlich des Empfangsgebäudes und werden von zwei Seitenhallen überspannt. Und genau an dieser Stelle liegt der rachitische Punkt dieser Bauwerkskonstruktion.

Die Brücken

Die Kreuzung der Eisenbahn mit der Prager Straße und der auf ihr verlaufenden Straßenbahn machte umfangreiche Brückenbauwerke erforderlich. Die nördlichen Brücken mußten vier Gleise und zwei Bahnsteige aufnehmen, die südlichen Brücken hingegen sechs Gleise und ebenfalls zwei Bahnsteige. Die gewählte Bauform bestand für die Hauptöffnungen aus einem Durchlaufträger mit 30,59 m Länge, der die Gleiswanne mit Schotterbett aufnahm und von massiven Widerlagern und gußeisernen Stützen getragen wurde. Damit ergab



Das Bild vom 7. Februar 1992 zeigt die Vormontage der neuen Brückenfelder. Noch sind die T mit Beton vergossen. Die Behelfsunterstützungen sind eine Konstruktion der RBD Erfurt.

sich, daß pro Gleis ein kompletter Brückenzug erbaut werden mußte und die Gleise dann in ihrer Seitenlage auch nicht mehr veränderbar waren. Die Abdichtung erfolgte mit Kupferplatten.

Das Projekt

Der sich immer weiter verschlechternde Zustand der Brücken machte zu Beginn der 80er Jahre eine grundlegende Erneuerung erforderlich.

Während eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Bahnhofsbereich noch vertretbar war, stellte die Beschränkung der Achsfahrmasse auf dieser Transitstrecke eine einschneidende Behinderung vor allem des Güterverkehrs dar. Zunächst war vorgesehen, die Massivbauteile zu erhalten und nur die Überbauten zu rekonstruieren. Doch auch für den Straßenverkehr wurden diese Brücken zunehmend ein Hindernis, da deren lichte Höhe nur 4,15 m betrug, während für Straßen, wie die B 170 (E 55) eine Mindestdurchfahrtshöhe von 4,50 m gefordert wurde.

Um allen Forderungen gerecht zu werden, erwies sich der totale Neubau als einzig annehmbare Lösung. Der Entwurf sieht vor, jeweils vier Brückenfelder mit einer lichten Weite von 16,82 m bzw. 17,20 m zu montieren. Damit ergibt sich für den Straßenverkehr folgende Aufteilung: Je zwei vierspurige Straßenfahrbahnen, dann eine Unterführung für die Straßenbahngleise in Seitenlage und unmittelbar vor dem Empfangsgebäude eine Anliegerfahrbahn. Der Zugang zu den hochgelegenen Bahnsteigen ist über Treppen von der Straße aus möglich. Für die jeweils 19,20 m langen Überbauten wurden Stahlträger in Beton vorgesehen, die mit glasfaserverstärkten Matten und ungesättigtem Polyesterharz abgedichtet wurden. Zur Bewältigung des hohen Biegemoments in Trägermitte wurden die Stahlträger nicht parallelflanschig ausgeführt, sondern in Feldmitte dachförmig um 200 mm erhöht.

Daraus ergeben sich mehrere Vorteile: Erstens erreicht man so eine minimale Bauhöhe der Überbauten, die ja durch die Gradiente der Bahnhofsgleise einerseits und die Mindestdurchfahrtshöhe für die Strassenfahrzeuge andererseits stark eingeschränkt ist. Zweitens besteht durch die Plattenkonstruktion die Möglichkeit, die Gleise in ihrer Lage noch zu verändern, und drittens weist die gewählte Verbundbauweise eine geringere Lärmbelästigung und geringeren Unterhaltungsaufwand auf als eine vergleichbare Stahlkonstruktion. Die Höhe des Schotterbetts beträgt über dem Trägerscheitel etwa 200 mm und an den Trägerenden etwa 380 mm. Die Gesamtmasse eines Überbaus beträgt 450 Tonnen.



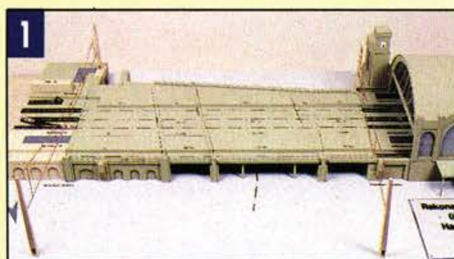
den dachförmig geneigten Oberflanschen nicht

Foto: Klein

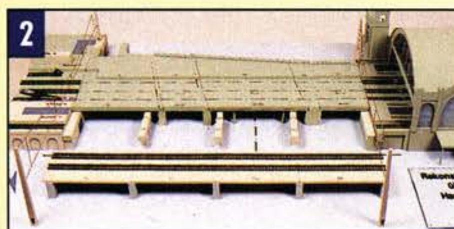
Die Bauphasen

Dem Bauablauf wurden, wie schon zuvor der Projektierung, einige Forderungen auferlegt – schließlich handelt es sich bei dieser Strecke um die wichtigste Verbindung der Deutschen Reichsbahn mit den Tschechoslowakischen Staatsbahnen und den Bahnen Südost- und Südeuropas. Um diesen Verkehr nicht zu stark zu behindern, darf jeweils nur ein Gleis für die Brückenbauarbeiten gesperrt werden. Weiterhin ist der Straßenbahnbetrieb und der Fußgängerverkehr zwischen Friedrich-List-Platz, Hauptbahnhof und Wiener Platz aufrechtzuerhalten.

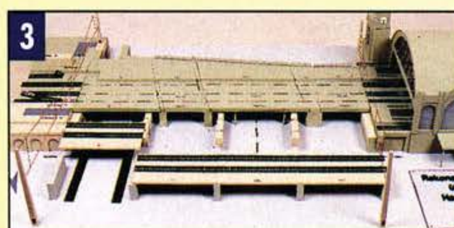
Die Bauarbeiten wurden in fünf Etappen aufgeteilt. Zuerst war ein Quertragwerk der Fahrleitungsanlage um ein Brückenfeld nach Osten zu versetzen. Ab 1985 wurden alle Wasser-, Gas- und Postfernmeldeleitungen unter die Anliegerstraßen umgelegt. Weiterhin mußte der Straßenverkehr über



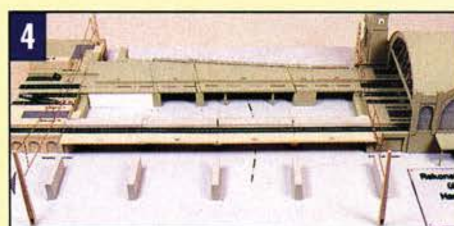
Zustand des südlichen Bahnhofskopfes um 1991 mit der ursprünglichen Brückenaufteilung, den alten Stützen und Überbauten. Die Quertragwerke der Fahrleitung wurden bereits auf den Wiener Platz verlegt.



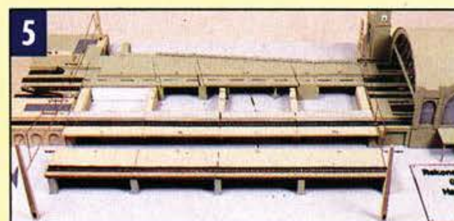
Herstellung der neuen Stützkonstruktionen (Zwischenstützen und Widerlager). Parallel dazu erfolgt der Bau von vier neuen Überbauten auf den Behelfsunterstützungen.



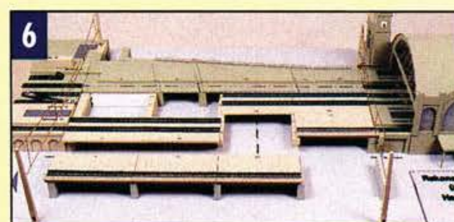
Querverschub der neuen Brückenüberbauten. Das südliche Gleis der zweigleisigen Brückenkonstruktion wird später mit einer Behelfsbahnsteigkonstruktion für den Bahnsteig 19 abgedeckt.



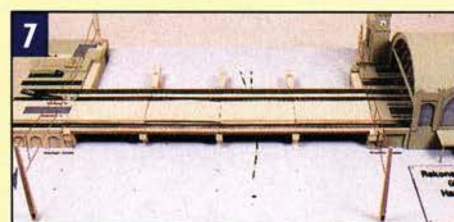
Mit dem Abriß der alten Stützkonstruktionen in diesem Bereich wird die Voraussetzung geschaffen, weitere Brückenzüge aufzubauen.



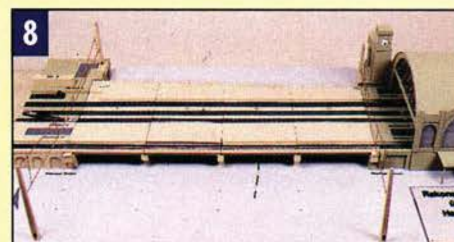
Hier werden die neuen Zwischenstützen und Widerlager um ein Feld nach Süden verlängert. Parallel dazu werden weitere neue Überbauten auf den Behelfsunterstützungen gebaut.



Mit dem Querverschub der neuen Überbauten ist das Weiterrücken der im Mai 1992 eingeschobenen Konstruktionen verbunden.



Die nochmalige Verlängerung der neuen Stütz- und Widerlagerkonstruktionen in Richtung Süden schafft die Voraussetzungen zum Erreichen der Endlage.



Mit dem Erreichen der Endlage aller Überbauten wird 1993 die Rekonstruktion des südlichen Teils des Dresdener Hauptbahnhofes beendet sein.



Täglich finden sich viele Schaulustige ein, die besonders während des Brückenverschubs interessiert das Geschehen verfolgen.



Aus gleicher Perspektive wie oben, zeigt dieses Foto eine weitere Phase des Brücken-Querverschubs. Deutlich sichtbar hat sich der Überbau aus der Montageachse bewegt.

die Sidoniestraße – Schubertstraße – Strehlener Straße umgeleitet werden. Der zweite Bauabschnitt beinhaltete die Errichtung einer zusätzlichen Gleistrasse südlich der bestehenden Gleisanlagen für das Streckengleis Dresden – Pirna. Die Errichtung dieser Hilfsbrücken erfolgte zwischen März und Mai 1987 und kostete allein 3 Millionen Mark.

Der dritte Bauabschnitt lief im Zeitraum von 1987 bis Herbst 1991 ab und umfaßte den Neubau der südlichen Brückenfelder. Dabei wurden die alten Brücken von Süden her Stück für Stück abgerissen, dann die Stützen gegossen und abschließend die Überbaukonstruktion in der entsprechenden Breite am Ort gegossen. Der Endzustand der südlichen Brücken erlaubt nun ein Überfahren mit 60 km/h, was in einem Bahnhofsbereich als durchaus akzeptabel zu bewerten ist.

Der Neubau der nördlichen Brückenfelder findet im vierten Bauabschnitt statt, der sich noch bis 1994 erstrecken wird.

Schwerpunkt dieses Bauabschnitts ist eine Technologie, die eine wesentliche Verringerung der Sperrzeiten für die einzelnen Gleise ermöglicht: das Taktschiebeverfahren. Dabei werden die einzelnen Überbauten außerhalb der Brückenachse auf behelfsmäßigen Stützkonstruktionen vormontiert und anschließend als Ganzes in die Endlage eingeschoben.

Das Brückenverrollen

Ursprünglich war der Einsatz der sogenannten Fluidtechnik vorgesehen, bei der ein vorgefertigtes Brückenfeld mittels eines Luftkissens bewegt wird. Die bei einer ähnlichen Aktion in Berlin 1988 gesammelten Erfahrungen ließen jedoch die Anwendung eines stabileren Verfahrens als günstiger erscheinen. So entschloß man sich zum Einrollen auf hydraulisch gesteuerten Rollböcken. Dieses Verfahren wurde bereits 1976 beim Bau der Schmittstädter Brücke in Erfurt angewandt und hatte hierbei seine Bewährung bestanden.

Die Bilderserie auf der Seite 7 veranschaulicht das Prinzip: Nach dem Abriß der alten Überbauten und dem Herstellen der neuen Zwischenunterstützungen werden jeweils unter einen vorgefertigten Überbau zwei zweiteilige Rollböcke geschoben. Nach Anheben des Überbaus wird dieser im Querverschub in die Brückenachse



Hier befindet sich der bewegte Überbau fast schon in der Endlage. Mit Beginn des Überfahrens des Stützenauflager beginnt die Justage der Auflagerplatten.



Der Beginn des Querverschubs im Detail. Hier wird noch einmal die Größe des Unternehmens deutlich: 450 Tonnen werden in Schrittgeschwindigkeit bewegt.



Die (vorläufige) Endlage des Überbaus ist erreicht. Die auf dem vorderen Gleis befindliche Holzabdeckung verlängert den Außenbahnsteig 19 behelfsmäßig.



Um die Verschubbahn für die hydraulischen Gleisroller absolut eben zu halten, müssen diese sorgfältig vermessen und gründlich gestopft werden.

eingerollt. Befinden sich alle vier Überbauten in der Gleisachse, kann deren Anbindung an die Bahnhofsgleise erfolgen, während auf den Behelfsunterstützungen der Bau weiterer vier Überbauten stattfindet. Sind diese Überbauten fertiggestellt (November 1992), erfolgt der Abriß der alten Brücken im südlichen Teil der Nordhalle. Die endgültige Lage erhalten die Überbauten schließlich durch nochmaliges Verschieben der im Mai 1992 eingebrachten Überbauten in die Endlage und das Einrollen der zuletzt hergestellten Überbauten in die frei gewordenen Lücken der nördlichen Gleise.

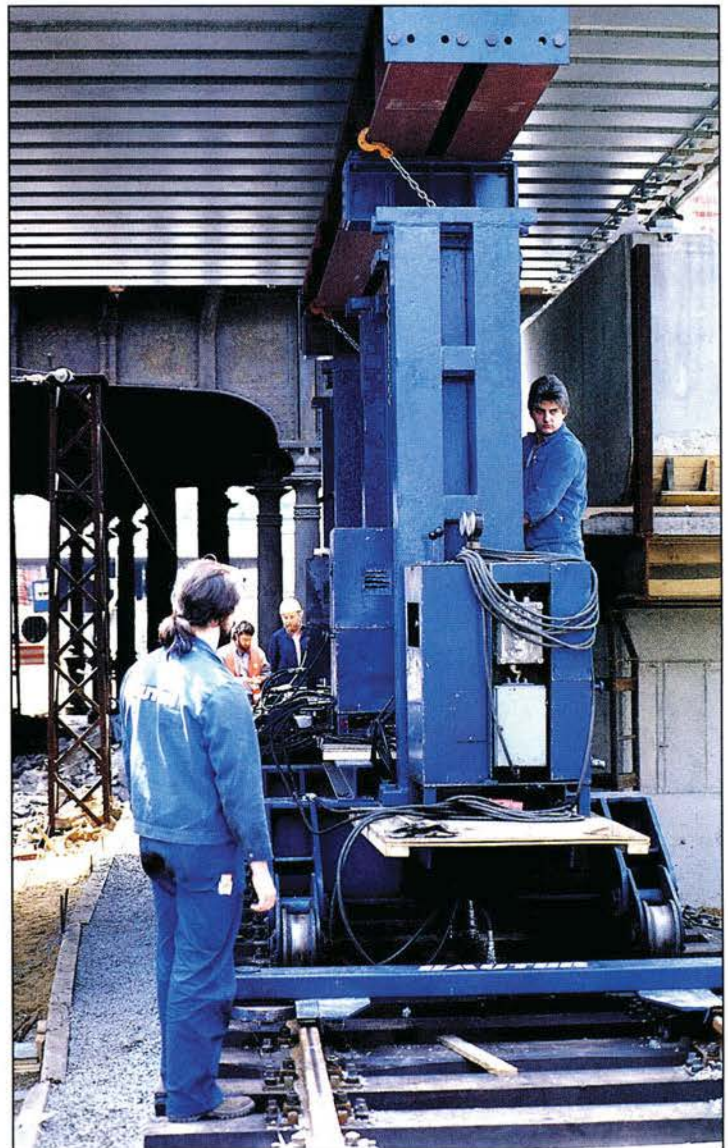
Sinnreich ist auch die Konstruktion der behelfsmäßigen Verlängerung des Außenbahnsteigs 19. Da das zweite Gleis auf den zweigleisigen Überbauten erst in der Endlage des Überbaus beötigt wird (Gleis 90), dient es



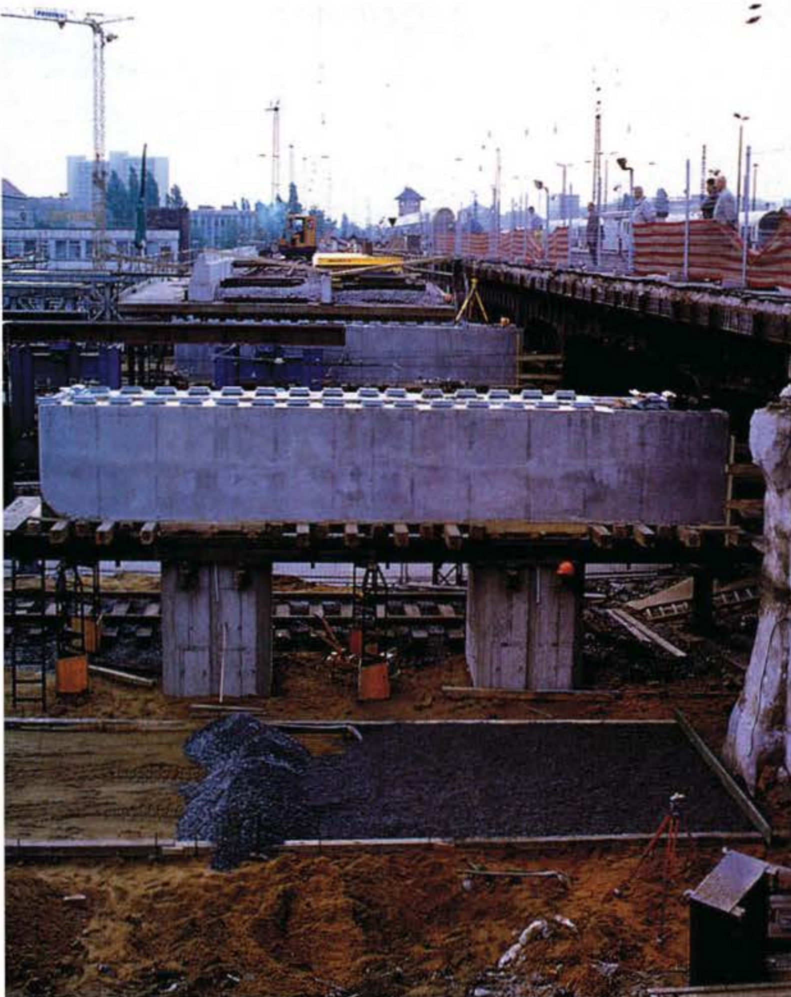
Die Verschubeinrichtung besteht aus zwei Gleisroller-Komplexen. Jeder dieser Komplexe besteht aus vier zweiachsigen Fahrgestellen und wird autonom gesteuert. Die Parallelität der Bewegung der Komplexe ist Sache der Monteure.



Der Blick auf den Abbruch der alten Widerlager, Zwischenstützen und Überbauten offenbart den maroden Zustand der verbrauchten Bausubstanz. *Foto: Klein*



Mit einer Geschwindigkeit von etwa 3 km/h bewegt sich der Überbau von der alten in die neue Brückenachse. Hub und Vorwärtsbewegung werden hydraulisch gesteuert.



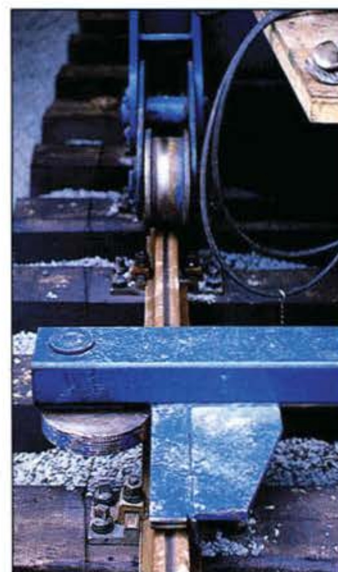
Blick über die alte/neue Brückenachse in Richtung Süden. In den südlichen zwei Brückenfeldern sind die Überbauten bereits eingebaut.

in der ersten Bauphase als Bahnsteigaufnahme. Dazu wird eine Holzkonstruktion auf die Schienen aufgeklemmt, die das gefahrenlose Betreten und Besteigen der Reisezugwagen durch die Reisenden gewährleistet.
Die Erneuerung der Brücken über die B 170 stellt eine Grundvoraussetzung zur Modernisierung des Dresdener Hauptbahnhofes dar, der in den nächsten Jahren nach historischen Unterlagen rekonstruiert und zur technischen Sehenswürdigkeit der Elbmetropole gestaltet werden soll.

Der S-Bahn-Tunnel

Jüngsten Prognosen zufolge wird der Fremdenverkehr in Dresden in den nächsten Jahren explosionsartig ansteigen (von gegenwärtig 2,4 Millionen Touristen auf 7 Millionen im Jahre 2000), und täglich werden 2000 Reise- und Güterzüge den Hauptbahnhof passieren, darunter etwa 60 InterCity- und Hochgeschwindigkeitszüge sowie 960 Nahverkehrszüge bei einem 15-Minuten-Takt in fünf Richtungen. Im ersten Schritt – die Arbeiten können bereits in diesem Jahr beginnen – wird das Empfangsgebäude bis auf die Außenwände abgerissen; die alte Schale erhält dann zwei neue Kerne, fünfgeschossige Neubauten. Spektakulärer noch ist der Plan, Fernbahn und S-Bahn im Bereich des Hauptbahnhofes voneinander zu trennen. Vor dem Knoten, und zwar bei Dresden-Reick, Dresden-Neustadt und Dresden-Plauen, sollen die S-Bahn-Gleise in der Tiefe verschwinden. Unter dem Wiener Platz, parallel zum bestehenden Bahnhof, wird ein Tunnelbahnhof mit vier Bahnsteigkanten entstehen – mittendrin zwischen Stadtzentrum und Eisenbahn-Fernverkehr, Straßenbahnhaltestelle und Omnibusbahnhof. Die Entlastung des »alten« Bahnhofes vom S-Bahn-Verkehr schafft schließlich Baufreiheit, um dort die Anlagen gründlich zu verändern. Gedacht ist an breitere Bahnsteige und einen Fußgängerquertunnel, neue Gleistragwerke in den Seitenhallen, Restaurants, Läden und Serviceeinrichtungen unter den hochliegenden Bahnsteigen sowie an eine veränderte Gleisgeometrie der Bahnhofsvorfelder.
Nicht zuletzt denkmalpflegerischer Verpflichtungen wegen bleiben die ohnehin gut erhaltenen stählernen Hallen stehen. Mehr noch, die im Laufe der Jahrzehnte schrittweise »entfeinerten« Gebäude sollen ihre ursprüngliche Pracht zurückerhalten. Besonders bemühen sich die Projektanten, das Innere des Empfangsgebäudes mit den sich unter der Kuppel kreuzenden Längs- und Querhallen sowie seine Fassade mit den Uhrtürmen in den ursprünglichen Proportionen mit annähernd gleichem Schmuckwerk wiederherzustellen.
Für den Bahnhofsumbau veranschlagt man etwa 550 Millionen Mark. Die Vorarbeiten sind soweit gediehen, daß der Innenausbau des Empfangsgebäudes bis 1996 fertiggestellt sein könnte, der S-Bahn-Tunnel bis zum Jahre 2000 und die übrigen Anlagen bis zum Jahre 2005.

G. Kerber/S. Klein/C. Hahn



Eine sinnreiche Hydraulik-Konstruktion ermöglicht die Bewegung der Gleisroller, sowohl vorwärts als auch rückwärts. Dazu zieht ein Hydraulikkolben zunächst einen Schlitten an den Rollblock heran. Dann wird der Schlitten mit Hilfe einer exzentrisch gelagerten Klemmscheibe zum Festpunkt, so daß die Hydraulik den Gleisroller wegdrücken kann.

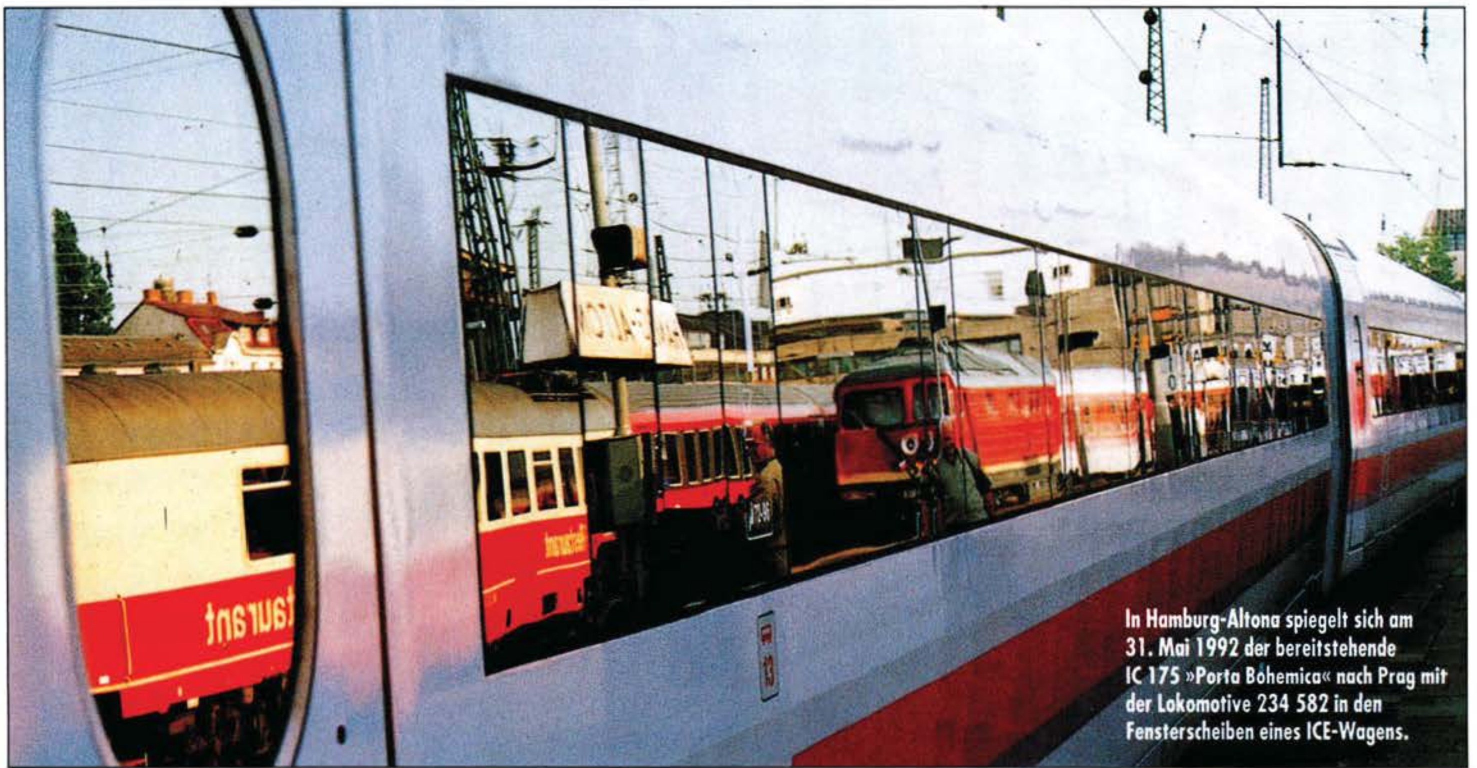


Noch liegen die stählernen Lagerplatten lose auf den Auflagerbänken der Zwischenpfeiler. Nach Erreichen der Endstellung des Überbaus werden sie gegenüber den im Überbau befindlichen Lagerzapfen genau justiert und mit Epoxidharz vergossen.



Eine der Hauptforderungen an den bauausführenden Ingenieurbaubetrieb Dresden ist die Aufrechterhaltung des Straßenbahnbetriebes auch während der Bauarbeiten.

Alle nicht gekennzeichneten Fotos: KLAWIAN



In Hamburg-Altona spiegelt sich am 31. Mai 1992 der bereitstehende IC 175 »Porta Bohemica« nach Prag mit der Lokomotive 234 582 in den Fensterscheiben eines ICE-Wagens.

Fotos: V. Emersleben, Berlin

Zwischen Berlin und Dresden 160 km/h

Fahrplanwechsel

Der diesjährige Fahrplanwechsel am 31. Mai 1992 war mit den größten Veränderungen für die Deutsche Reichsbahn in der Nachkriegsgeschichte verbunden. Jetzt fahren auf Reichsbahngleisen täglich 90 InterCity- und EuroCity-Züge je Relation im Zwei-Stunden-Takt mit meist kürzeren Fahrzeiten. Ein erster großer Schritt auf dem Wege zu einer attraktiven Bahn wurde vollzogen.

Berlin Hauptbahnhof am 31 . Mai 1992 um 12.28 Uhr. Aus der Lautsprecheranlage eine ungewohnte Durchsage: »In den InterCity 175 ›Porta Bohemica‹ nach Prag über Dresden und Bad Schandau bitte einsteigen. Vorsicht bei Ausfahrt des Zuges.« Dann verläßt der aus Hamburg gekommene IC mit 15minütiger Verspätung den noch immer dicht belagerten Bahnsteig. Hier wurde der Zug festlich empfangen und verabschiedet. 118 Minuten später rollt der IC 175 in den Dresdener Hauptbahnhof ein. Bis auf zwei kurze Streckenabschnitte bei Rangsdorf und Großenhain fuhr der IC mit der Lokomotive 112 036 die Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Für den aufmerksamen Fahrgast ist das durchaus spürbar. Deutlich hebt sich die Laufruhe der IC-Wagen von der des herkömmlichen Wagenparks auf dem neuen Oberbau ab. Unruhig dagegen ein 1982 im Waggonbau Bautzen hergestellter und den IC-Farben angeglichener ČSD-Speisewagen, der trotz moderner Drehgestelle der Bauart GP 200 bei 160 km/h stark schlingert.

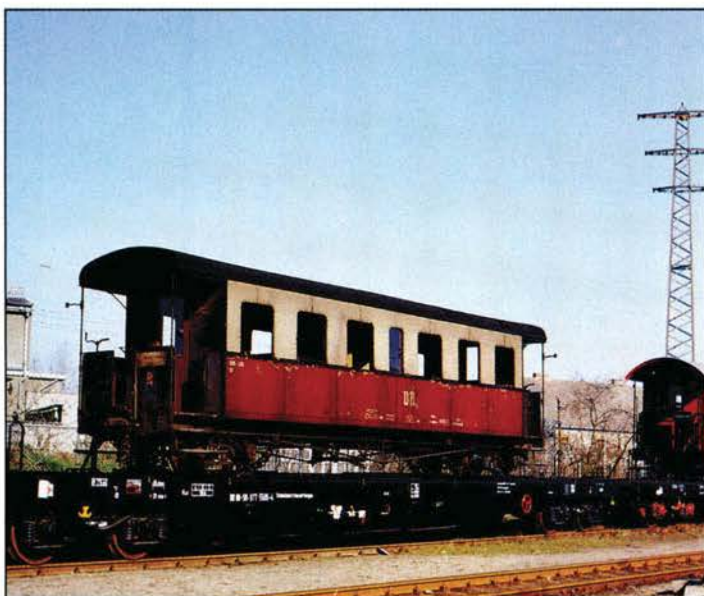
Noch vor zwei Jahren gab es zwischen Berlin und Dresden aufgrund des desolaten Streckenzustandes Dutzende von Langsamfahrstellen. Fahrzeiten von 170 Minuten und mehr für einen klassischen D-Zug waren die Folge. Die Fahrzeit des legendären Henschel-Wegmann-Zuges wird auf dieser Relation fast wieder erreicht. Nur drei Minuten fehlen jetzt an der Fahrzeit von 1939. Und doch fährt der Zug heute schneller, berücksichtigt man die einst vom Anhalter Bahnhof und heute vom Berliner Hauptbahnhof ausgehende (um 12 km längere) Streckenführung.

Anlaß zur Kritik gibt am gleichen Tag der IC 174. Es ist der Gegenzug, der »Porta Bohemica« Prag – Dresden – Berlin – Hamburg. In einigen Großraumwagen funktionieren weder die Klimaanlagen noch die Abflüsse aus den Toilettenbecken – kein guter Einstieg für den ersten IC aus Prag!

Doch der Fahrplanwechsel brachte nicht nur auf der Strecke Berlin – Dresden den Zwei-Stunden-Takt. Gleiches trifft zu für die Relationen Berlin – Potsdam – Magdeburg – Hannover – Köln – Mannheim bzw. Berlin – Braunschweig – Frankfurt – Karlsruhe. Weitgehend vertaktet sind solche D-Zug-Relationen wie Rostock – Hamburg, Görlitz – Dresden – Nürnberg, Berlin – Chemnitz und Leipzig – Magdeburg – Rostock. Eine Reduzierung des Regional- bzw. Nahverkehrsangebotes ist nicht eingetreten. Anstelle der von Skeptikern vermuteten Streckenstillegungen wurde der Zugverkehr vielerorts verdichtet. Die Bahn hat erkannt, daß geringe Fahrgastzahlen vornehmlich durch unattraktive Angebote zustande kommen. Wesentliche Veränderungen zugunsten der Bahnbenutzer wurden u. a. im Großraum Berlin-Brandenburg wirksam. Regionalverbindungen werden im Takt bedient, die S-Bahn-Strecke Berlin-Frohnau – Hohen Neuendorf ist wieder in Betrieb, und Reisezüge fahren nicht nur über die Oderbrücke bei Kietz nach Küstrin und Landsberg (Gorzow/Polen), sondern an Wochenenden auch von Berlin nach Buckow und Rheinsberg. Bleibt zu hoffen, daß viele Fahrgäste die attraktiver gewordenen Fern-, Regional- und Nahverkehrsverbindungen nutzen. *Wolf-Dietger Machel*



Zwischen Berlin und Dresden übernahm den IC 175 die Lokomotive 112 036. Von Dresden rollte er am 31. Mai 1992 mit der ČKD-Lokomotive 372 012 weiter Richtung Prag. Diese Maschinen sind baugleich mit den Lokomotiven der Baureihe 180 der DR. Letztere verkehren seit Juni 1992 auf der Relation Berlin – Frankfurt (Oder) Reppen (Rzepin)(PKP), bleiben aber im Bw Dresden stationiert und werden zu Durchsichtsterminen nach bzw. von Dresden vor Postzügen eingesetzt.





Aus alt mach neu – Harzbahnwagen der ehemaligen Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn (NWE) vor und nach der Modernisierung in Perleberg.

Umgezogen

Am 30. Juni 1992 schloß das einzige deutsche Ausbesserungswerk in Perleberg für Schmalspurwagen seine Tore. Kurz zuvor verließ als letztes Fahrzeug der Gepäckwagen 974-368 aus Freital-Hainsberg die Werkhallen. Ein Teil der Revisionen wird seit dem 1. Juli 1992 im Raw Wittenberge ausgeführt.

Die Werkabteilung (WA) Perleberg des Raw Wittenberge wurde im Jahre 1911 als Hauptwerkstatt für die regel- und schmalspurige Kleinbahnen der Kreise Ostprignitz (Kyritz) und Westprignitz (Perleberg) gegründet. Nach Übernahme der Werkstatt durch die Deutsche Reichsbahn am 1. April 1949 waren hier nicht nur sämtliche Reisezug- und Güterwagen des Prignitzer Schmalspurnetzes beheimatet. Hinzu kamen nun auch die Wagen der meterspurigen Barther Strecken (ex Franzburger Kreisbahnen), der Strecke Bad Doberan – Ostseebad Kühlungsborn West (900 mm) sowie ab 1953 die 750-mm-spurigen Reisezugwagen der Reichsbahndirektionen Greifswald und Berlin.

500 + 1 000

Somit waren in Perleberg mehr als 500 Wagen instandzuhalten, wobei Revisionen aller Art zwischen Bedarfsausbesserung und Generalinstandsetzung anfielen.

Als die Deutsche Reichsbahn Mitte der 60er Jahre die Stillegung aller Schmalspurbahnen anstrebte, zeichneten sich tiefgreifende Veränderungen bei der Instandhaltung der Schmalspurwagen ab. Zunächst wurden mit dem 1. Januar 1967 rund 1 000 Reisezug- und Güterwagen, die zu den Strecken der Reichsbahndirektionen Dresden, Cottbus, Magdeburg und Erfurt gehörten, formal vom Raw Karl-Marx-Stadt nach Perleberg umbeheimatet. Mit dem zusätzlichen Erhalt dieser Fahrzeuge wäre die WA Perleberg überfordert gewesen. Viele Fahrzeuge gelangten ohnehin nicht mehr nach Perleberg, weil laufend Strecken stillgelegt wurden oder die Betriebseinstellung in greifbare Nähe gerückt war. Auftragsausbesserungen an sächsischen Güterwagen übernahm außerdem die WA Friedland des Raw Malchin, so daß sich die zusätzlichen Belastungen für die WA Perleberg in Grenzen hielten.

Ab 1970 beschränkte sich die Instandhaltung der Schmalspurwagen meist nur noch auf Bedarfsausbesserungen und Jahresuntersuchungen. In der Folge wurden viele Wagen total auf Verschleiß gefahren. Ende Mai 1972 stellte die WA Friedland die Wagenausbesserung ein. Damit war Perleberg einziges Ausbesserungswerk für die Schmalspurreisezug- und Schmalspurgüterwagen der Deutschen Reichsbahn.

Mit dem Beschluß des DDR-Ministeriums für Verkehrswesen in den Jahren 1973 und 1974 über den langfristigen Erhalt von acht Schmalspurbahnen wurden zahlreiche ausgemusterte Wagen wieder in den Betriebspark aufgenommen. Die zwischenzeitlich nach Perleberg verlagerte Instandhaltung von LVT-Beiwagen wurde abgebrochen.



Kopframpe zur Übernahme der Schmalspurfahrzeuge von den Transportwagen.

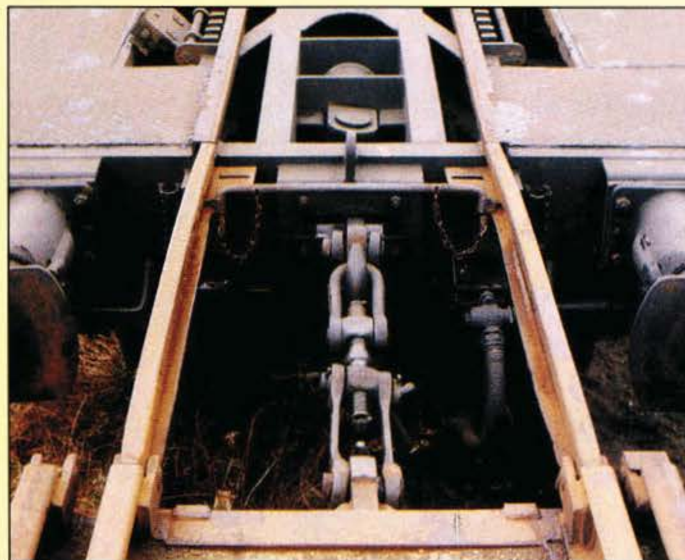
Die Modernisierung

Viele der nun für den langfristigen Einsatz vorgesehenen Wagen konnten wegen des zu hohen Verschleißes nicht mehr mit den herkömmlichen Mitteln erhalten werden. Der Neubau von Wagen durch die DDR-Waggonbauindustrie kam aufgrund von Exportverpflichtungen nicht zustande. In Bulgarien bestellte Neubauwagen wurden Mitte 1982 wegen fehlender Zahlungsmöglichkeiten storniert. Da nicht alle Schmalspurwagen durch Neubauten ersetzt werden sollten (beispielsweise waren für die in Putbus und Zittau beginnenden Strecken grundsätzlich modernisierte Fahrzeuge vorgesehen), begann ein eigenes Modernisierungsprogramm. Am 31. März 1977 wurde der erste modernisierte Wagen für die Strecke Putbus – Göhren übergeben.

Fortan gewann das Modernisierungsprogramm immer größere Bedeutung. Augenblicklich sind 80% aller Schmalspur-Reisezugwagen der Deutschen Reichsbahn modernisiert, unter ihnen zahlreiche Einzelgänger mit einmaligen Grundabmessungen. Nebenstehende Tabelle informiert über die schrittweise unter großen Aufwendungen ausgeführten Arbeiten. Sie beliefen sich bis Mitte 1992 auf umgerechnet 45 Mill. DM. Die WA Perleberg war nicht mit einem durchschnittlichen Raw zu vergleichen. Wer die Schlichtheit der Schmiede, der Tischlerei, der Lackiererei oder Lagergießerei gesehen hat, weiß, daß der Aufwand für die Arbeiter enorm hoch war. Die einst 70 Mitarbeiter des Wittenberger Zweigwerkes haben viel Erfahrung, handwerkliches Geschick und Ausdauer entwickelt. Materialengpässe gehörten bis 1989 zum

Alltag. Und trotzdem gelang es den Perlebergern, 30 Traditionswagen zusätzlich zu erhalten und z.T. von Grund auf zu restaurieren.
Manchmal werden die Modernisierungswagen von Eisenbahnfreunden und Fahrgästen ob ihrer Klappfenster und der einfachen Innenaustattung kritisiert. Im harten Betrieb haben die Fahrzeuge jedoch ihre Bewährungsprobe bestanden. Das gilt für die wagentechnische Seite ebenso wie für die Inneneinrichtung. Und: Ohne Modernisierung hätte sich Ende der 70er Jahre bei der DR kein Schmalspurrad mehr gedreht.


Das Bewegen der Wagen ermöglichte eine motorisch betriebene Seilwinde.


Bevor die Schmalspurwagen bewegt werden durften, mußten zwischen Kopframpe und dem Transportwagen Schienenstücke eingelegt werden.

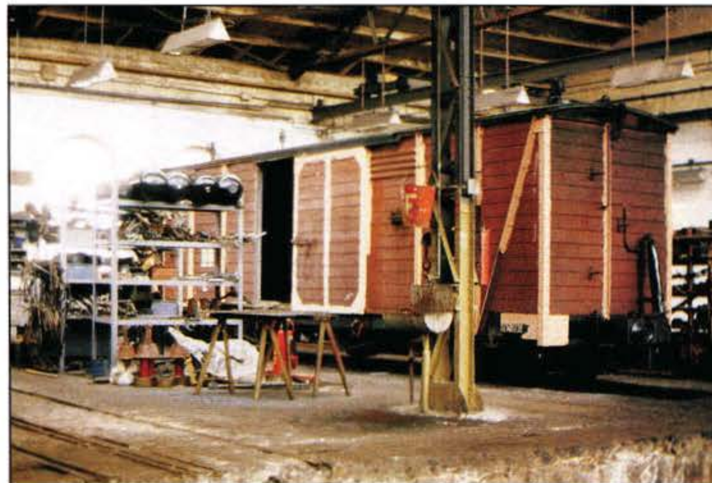
Nach der Wende

Die Zukunft der Schmalspurbahnen ist keinesfalls gesichert. Zwar bemüht sich die Deutsche Reichsbahn, die Betriebskosten zu senken, doch kostet der Transport eines Schmalspurwagens aus dem Raum Dresden nach Perleberg und zurück rund 6 000 DM.
Zunächst wurde Mitte Oktober 1991 entschieden, die WA Perleberg zu schließen und die Instandsetzungsarbeiten nach Wittenberge zu verlagern. Hier sind auch die Arbeitsplätze der 60 Perleberger Werkeisenbahner langfristig und unabhängig von Schmalspurwagen gesichert.
Sämtliche Schmalspurwagen der Rbd Dresden werden jetzt im Raw Görlitz instandgehalten. Hier traf am 21. Mai 1992 der erste Wagen ein. In Wittenberge verbleiben die Fahrzeuge aus Putbus (DR), Bad Doberan (DR) und dem Harz (HSB). Wie lange in Wittenberge noch Schmalspurwagen instand gehalten oder gar modernisiert werden, hängt einzig und allein von den Auftraggebern ab.

Wolf-Dietger Machel

Anläßlich des 80jährigen Bestehens der WA Perleberg erschien 1991 ein 26seitiges, mit 41 Farbfotos ausgestattetes Jubiläumsheft im Format DIN A 5. Es wird von der Traditionsbahn Radebeul, Rico Walter, Am Ringpark 3a, O – 8270 Coswig, nach Einzahlung von 5 DM per Postanweisung zugeschickt.


1978 wurde dieser in Putbus beheimatete ex-Sachse modernisiert. Im April 1981 gelangte er zur Zwischenuntersuchung nach Perleberg.


Zwischenuntersuchung eines für Bahndienstzwecke genutzten Güterwagens aus dem Bereich der Reichbahnsdirektion Dresden. *Fotos: W.-D. Machel*

Perleberger Modernisierungsprogramm (1977 – 1992)

Jahr	Ausgeführte Arbeiten
1977	Modernisierung der Wagenkästen für das Netz Putbus begonnen.
1978	Modernisierung von Wagenkästen aller Schmalspurbahnen der Reichsbahndirektion Dresden und Cottbus begonnen.
1979	Modernisierung der Wagenkästen für das Netz Bad Doberan begonnen, ebenso Einbau neuer Bremsanlagen.
1981	Modernisierung von sächsischen Gepäckwagen begonnen; Beginn der Modernisierung des Wagenparks der Harzbahnen in konzentrierter Form (neue Wagenkästen, Dächer und Bremsen).
1988	Aufbau von Modernisierungswagen auf Güterwagengestellen, insbesondere für die Harzbahnen.
1990	Modernisierung der auf den Netzen Putbus, Bad Doberan, Wernigerode und Gernrode beheimateten Wagen abgeschlossen.
1991	Sämtliche Wagen des Netzes Freital-Hainsberg sind modernisiert.
1992	Mit der Modernisierung der auf der Insel Wangerooge beheimateten meterspurigen 14 DB-Reisezugwagen wird im Raw Wittenberge begonnen. Die Arbeiten werden 1993 beendet sein. Sechs Modernisierungswagen entstehen für die Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB).

Personen- (KB) und Gepäckwagen (KD) sowie Güterwagen (Gw) der DR-Schmalspurbahnen per 30. Juni 1992

Fahrzeuge (Anzahl)	Bad Doberan	Putbus	Harz	Radebeul Hainsberg Cranzahl	Zittau	Summe
KB gesamt	33	25	57	115	42	272
– dav. Mod.	28	19	53	70	21	191
– dav. Trad.	4	6	4	13	–	27
– dav. Salon	1	–	–	2	–	3
– dav. KE-Br.	–	–	57	26	–	83
KD gesamt	5	4	19	44	10	82
– dav. Mod.	4	3	18	18	4	47
– dav. Trad.	1	1	1	2	–	5
– dav. KE-Br.	–	–	10	11	–	21

Mod. – Modernisierungswagen; Trad. – Traditionswagen; Salon – Salonwagen. Hinzu kommen noch rund 60 Gw für Bahndienstzwecke.

Vom 9. bis 15. Mai 1992 wurden die Überbauten der Ziegelgrabenbrücke im Zuge des Rügendammes gründlich erneuert. Nachdem bereits vor zwei Jahren die Strelasundbrücken saniert wurden, ist der Schienenstrang auf dem fast 2 km langen Rügendamm wieder mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h befahrbar.

Generalreparatur der Ziegelgrabenbrücke

Sperrpausen



Der »Überbau 1« hat eine Länge von 52 m, eine Masse von 202 t und befindet sich hier kurz vor seinem endgültigen Standort.

Die Ziegelgrabenbrücke verbindet Stralsund mit der im Strelasund befindlichen Insel Dänholm. Das Bauwerk besteht aus drei Brückensektionen, von denen die mittlere Sektion als Klappbrücke für den Schiffsverkehr ausgebildet ist.

Rückblick

Der Rügendamm samt Ziegelgrabenbrücke, Strelasundbrücke und eingleisiger Strecke anstelle des Trajekverkehrs wurde 1936 eröffnet. Die im Mai 1945 gesprengte Ziegelgrabenbrücke ersetzte man 1947 durch ein geschraubtes, militärisches Brückengerät. 1961 kamen für Schiene und Straße neu gefertigte Brückenteile zum Einbau. In den 80er Jahren machten sich an vielen Teilen Verschleißerscheinungen bemerkbar. Die Ursachen dafür sind auf den seinerzeit verwendeten Stahl und die genutzte Schweißtechnik zurückzuführen. Eine grundlegende Erneuerung dieser Kunstbauten blieb unumgänglich.

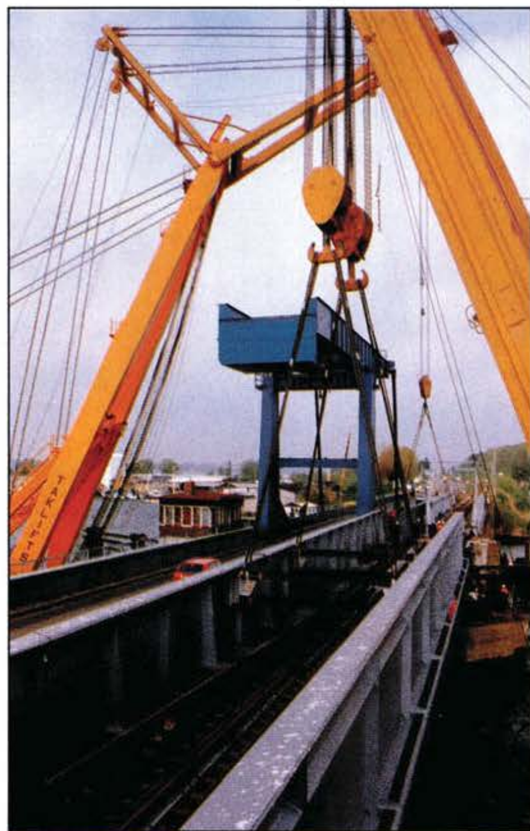
In Etappen

Bei der Generalreparatur der Ziegelgrabenbrücke waren Sperrpausen im Interesse des internationalen Güterverkehrs vom und zum Saßnitzer Hafen so gering wie möglich zu halten. Die zwei Jahre zuvor angewandte Bautechnik für die Strelasundbrücke erforderte die Unterbrechung des Zugverkehrs über mehrere Tage. Dies konnte 1992 wegen der Konkurrenz durch andere Transportmöglichkeiten im internationalen Güterverkehr nicht mehr verantwortet werden.

Daher wurden für die Sanierung der Ziegelgrabenbrücke mehrere Bauabschnitte festgelegt. Jedes ausgewechselte Brückteil mußte nach dem Einbau sofort wieder befahrbar gemacht werden. Erst dann begannen die Arbeiten am nächsten Teil. So entstanden Sperrzeiten von durchschnittlich 12 Stunden pro Tag. Lediglich beim Aus- und Einbau von Klappbrücke und Antriebssektion gab es eine 22stündige Sperrung. Die Hauptphase der Arbeiten endete am 16. Mai 1992 mit der Montage des Pylons, des Wagebalkens und der Fahrleitungskonstruktion. Wie schon 1990, kamen hier die beiden Schwimmkräne der Harms-Bergung, einer Hamburger Firma, zum Einsatz. Sie hoben die alten Anlagen aus und schwammen die zuvor in Saßnitz und Mukran vom DR-Stahlbau Dessau vormontierten Brückensektionen ein.



Die neue Klappbrücke mit dem Gleisstück wird eingebaut. Sie ist 29 m lang und hat eine Masse von 102 t.



Um die Antriebssektionen für die Klappbrücke einzubauen, mußte der »Überbau 1« noch einmal angehoben werden.

Durchlässiger

Jetzt ist die Durchlaßfähigkeit der Strecke zu den Fährhäfen Saßnitz und Mukran wesentlich höher geworden. Doch ob sich diese Verbesserung auf den Skandinavienverkehr über Saßnitz – Trelleborg positiv auswirken wird, hängt letztendlich von den Entscheidungen der Politiker ab. Besinnt man sich allerdings darauf, daß die Fährverbindung Saßnitz – Trelleborg mit einer Überfahrtzeit von z. Z. 3 Stunden und 40 Minuten die kürzeste Seeverbindung von Deutschland nach Schweden ist, dürfte es keine anderen Transportalternativen geben.

Text und Fotos: Wulf Krentzien

150 Jahre Eisenbahnen in Schlesien

Ein Ereignis – zwei Feste

Am 22. Mai 1842 wurde die erste Eisenbahnstrecke Schlesiens von Breslau (Wrocław) nach Ohlau (Oława) als Teilabschnitt der Oberschlesischen Eisenbahn (OSE) eröffnet. Gefeiert wurde das Ereignis in Polen und in Deutschland.

Schnell dehnte sich das Streckennetz der OSE aus. Zweigstrecken entstanden, aber auch die 1858 von der OSE in Betrieb genommene Hauptbahn Breslau (Wrocław – Posen (Poznań). Zwei Jahre zuvor wurde die OSE zwar verstaatlicht, blieb aber bis zur Übernahme durch die Preußische Staatsbahn eigenständig. Als wichtige Transportader für den Güterverkehr wurde die ab 1920 von der Reichsbahn betriebene Jubiläumsstrecke leistungsfähig gehalten. Am Ende des zweiten Weltkrieges waren die Bahnanlagen insbesondere im Raum Breslau stark zerstört. Seit 1945 wird die Oberschlesische Eisenbahn von den Polnischen Staatsbahnen (PKP) betrieben. Sie ist inzwischen elektrifiziert worden und gehört zu den stark befahrenen Strecken Polens.

Oderfest

In Breslau und Ohlau wurde das 150jährige Bestehen der Eisenbahnen in Schlesien mit großen Aufwendungen gefeiert. Zwischen beiden Städten verkehrten am 22. Juli 1992 dampflokbespannte Sonderzüge, unter ihnen ein Train aus aufgearbeiteten Donnerbüchsen und Einheitsabteilwagen. Mit diesem von einer Ok 1 (ex pr. P8) gefahrenen Zug kamen auch Würdenträger der katholischen Kirche nach Ohlau. Die eigentlichen Feierlichkeiten konzentrierten sich allerdings auf den Freiburger Bahnhof in Breslau (Wrocław-Świedobzki). Dieser 1843 entstandene Kopfbahnhof wurde in Vorbereitung des Jubiläums völlig restauriert und weitgehend in den ursprünglichen Zustand versetzt. Zweifellos besitzt Breslau damit einen architektonischen Leckerbissen mehr. Hier war eine Fahrzeugausstellung mit 20 Triebfahrzeugen, darunter 12 Dampflokomotiven vielfach deutscher Herkunft, zu sehen. Höhepunkte bildeten die Lokomotivparaden, unter ihnen weitere zwölf betriebsfähige Dampflokomotiven und einige Diesel- und Elektrolokomotiven der »Jetztzeit«. In Sachen deutscher »Vergangenheitsbewältigung« präsentierten sich die Polen offen und tolerant. Zweisprachige Informationen waren selbstverständlich. Das Interesse der polnischen Bevölkerung an solchen Veranstaltungen war offensichtlich.

Neißefest

Aus gleichem Anlaß gab es auch im bis 1945 zu Schlesien gehörenden Görlitz mehrere Veranstaltungen. Der Münchener Siegfried Bufe zeigte in der altehrwürdigen Annenkapelle eine umfangreiche Ausstellung über die Geschichte der schlesischen Eisenbahnen. Einmalige Dokumente, historisch wertvolles Bildmaterial und viele Modelle ließen die Exposition zu einem gefragten Anziehungspunkt werden. Außerdem organisierten das Raw Görlitz und der Waggonbau Görlitz Tage der offenen Tür. Im Bw Görlitz fand eine Fahrzeugausstellung statt. Am 25. Mai 1992 wurde die Görlitzer Straßenbahn 110 Jahre alt. An mehreren Tagen rollten Straßenbahnoldtimer durch die Stadt.

Achselzucken

Eine Frage konnten weder die polnischen Akteure in Breslau noch die deutschen Veranstalter in Görlitz beantworten. Warum feierte jedes Land ein eigenes Fest? Ging es doch um die gleiche Vergangenheit, die heute in beiden Ländern kein Tabu-Thema mehr ist. Die Antworten der Verantwortlichen in Breslau als auch in Görlitz: Achselzucken.

Wolf-Dietger Machel



Der völlig restaurierte Freiburger Bahnhof in Breslau. Der reguläre Personenverkehr ist hier allerdings gänzlich eingestellt.



Ein Sonderzug aus Nürnberg fuhr am 22. Mai 1992 aus Anlaß des Jubiläums über Ohlau in Richtung Oberschlesien, voran eine ex-DR-42er.



PKP-Neubautenderlokomotive Tkt 48 18 in Ohlau beim Wassernehmen mit Hilfe der Feuerwehr. Wasserkräne gibt es hier schon lange nicht mehr.



Fahrzeug-Ausstellung auf dem Freiburger Bahnhof in Breslau, links ein Zweikuppler (Tkb 1 79), rechts die Tkh 2 12 (ex pr. T 7).

Fotos: wdm

Mit dem AVE nach Santa Maria



Der provisorische Bahnhof Sevilla EXPO ist ein riesiges Zelt und wird nach der Ausstellung im Herbst wieder abgebaut.

Pünktlich zur Eröffnung der EXPO ´92 in Sevilla wurde am 19. April 1992 die 471 km lange Hochgeschwindigkeitsstrecke von Madrid nach Sevilla dem Verkehr übergeben. Sie ist für Geschwindigkeiten bis zu 300 km/h zugelassen. Betrieben wird die erste Regelspurstrecke Spaniens nicht von der spanischen Staatsbahn RENFE, sondern von deren Tochter AVE (Alta Velociadad Espaniol = Hochgeschwindigkeit Spanien). Bernhard H. Veith war am 21. April einer der ersten Reisenden in einem der völlig neuen AVE-Reisezüge.

Palmen statt Schienen

16.09 Uhr. Planmäßig erreicht unser komfortabler, 160 km/h schneller Breitspur-IC aus Valencia den neuen, unterirdischen »Estacion« Madrid Atocha, der eigentlich aus zwei Bahnhöfen besteht. Der erste, den wir soeben erreicht haben, ist neu erbaut und bedient den Breitspur-Fernverkehr in Richtung Südspanien sowie den Nahverkehr der Region Madrid. Der andere, ursprüngliche, jedoch völlig renovierte Bahnhof, den die AVE für den Hochgeschwindigkeitsverkehr benutzt, besticht mit seiner gewaltigen Glaskuppel. Wer darunter die Gleise des Hochgeschwindigkeitszuges vermutet, wird überrascht: Die frühere Bahnhofshalle präsentiert sich als märchenhafter Palmengarten, eine Wartehalle, wie man sie wohl in Europa kaum ein zweites Mal findet. Erst am Ende der riesigen Halle können wir eine weitere mit zwölf Gleisen erkennen, die sich nahtlos anschließt. Bevor wir sie betreten, finden wir auf der rechten Seite den AVE-Fahrkartenschalter, eine Cafeteria und Schließfächer, die rund um die Uhr von Sicherheitskräften bewacht sind. Jedes Gepäckstück wird geröntgt, bevor es ins Fach gelangt. Das sind Konsequenzen aus dem Bombenanschlag vor etlichen Jahren, den die ETA genau hier unternommen hat. Besonders in diesem Jahr erwartet man neue Anschläge.

Großer Bahnhof für (noch) wenige Züge

16.25 Uhr. Auch wenn hier gestern der Betrieb aufgenommen wurde, wird auf den Gleisen 7 bis 12 noch kräftig gebaut; für den planmäßigen Verkehr sind erst die Gleise 4 bis 6 in Betrieb. Dies reicht für die derzeit täglich sechs Zugpaare. Auf den ersten beiden Gleisen stehen hochmoderne Elektrolokomotiven der Baureihe 252, die das Siemens-Konsortium für beide Spursysteme erst kurz vor Eröffnung der EXPO geliefert hat. Sie sollen später die umspurbaren schnellen Talgo-Pendular-Züge mit 220 km/h ziehen.

Unser Versuch, die Maschinen zu fotografieren, schlägt fehl, da urplötzlich zwei Uniformierte vor uns stehen. Unfreundlich fordern sie uns auf, den Bahnsteig zu verlassen, und werden plötzlich gastfreundlich, als sie unsere deutschen Ausweise sehen. Erst jetzt fällt uns auf, daß alle Bahnsteige abgesperrt werden. Lediglich der Querbahnsteig ist für Besucher noch frei zu betreten. Wir erfahren von den Elite-Soldaten der spanischen Armee, daß in einigen Minuten König Juan Carlos mit Familie vom EXPO-Besuch aus Sevilla zurückkehren wird. Keine Frage, diesem Ereignis wollen wir beiwohnen. Nach längerer Diskussion erreichen wir, daß wir den bewachten AVE-Triebzug, der auf Gleis 5 abgestellt ist, fotografieren dürfen.

Der König als Fahrgast

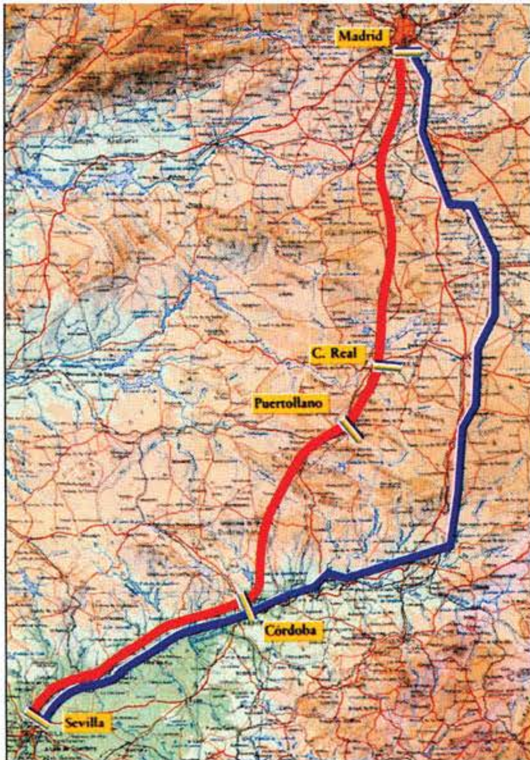
16.43 Uhr. Der planmäßige Zug aus Sevilla wird für Gleis 6 angekündigt. Die Menschenmenge verlagert sich dorthin. Das Gleis ist mit Seilen abgesperrt und wird von Soldaten abgeschirmt. Als der Zug hällt, haben sie alle Hände voll zu tun, die Schaulustigen wegzudrängen, denn im Zug befindet sich – außer Hunderten von Reisenden, die den Bahnhof verlassen möchten – kein König.

Mehrere Service-Wägelchen befahren nun den Bahnsteig, um die Vorräte aufzufüllen. Desweiteren können wir beobachten, wie mindestens zehn Soldaten, mit Funk- und sonstigen Geräten bewaffnet, den Zug besteigen. Die AVE-Crew – sie besteht mehrheitlich aus jungen, hübschen Damen in adrett gestylten Kostümen – verläßt den Train und wühlt sich durch die Massen.

17.25 Uhr. Wir warten weiter auf den König. Neuesten Gerüchten zufolge soll er jetzt um 17.50 Uhr mit einem Sonderzug ankommen, was ja zu vermuten war. Das wird knapp für uns, denn um 18.00 Uhr soll unser Zug seine Fahrt nach Sevilla antreten. Die Anzeigetafel zeigt ihn bereits für Gleis 6 an. Wir stellen uns an, obwohl unsere Plätze reserviert sind. Apropos Reservierung: Dieser Zug ist von Deutschland aus nicht zu buchen,



Estacion Atocha in Madrid, der Ausgangsbahnhof für die 1435-mm-Hochgeschwindigkeitszüge nach Sevilla: klassische Bahnhofshalle neben modernem Empfangsgebäude.



Die Fahrzeit beträgt bei drei Unterwegsaufenthalten auf 471 km derzeit 2 h 55 min. Die Strecke ist mit 12 Unterwerken für die Bahnstromversorgung (deutsch-spanisches Konsortium) und mit acht Stationen für alle nötigen Telekommunikationsaufgaben (Siemens) ausgerüstet.

denn im AVE gibt es drei Reiseklassen. Die Euro-Domino-Karte ist auf dem AVE-Abschnitt nicht gültig. Die einfache Fahrt von Madrid nach Sevilla kostet je nach Klasse und Abfahrtzeit zwischen 99,– und 270,– Mark incl. Zuschlägen und Reservierung.

Ein merkwürdiger Zwischenfall

17.48 Uhr. Hektik auf Gleis 4: Der König soll jeden Moment hier eintreffen. Wer tatsächlich eintrifft, ist unsere AVE-Mannschaft, die das immer noch hermetisch abgeriegelte Gleis 6 betreten darf. Ein Zugbegleiter bleibt vorn bei den Soldaten, während die Frauen stolz den Zug besteigen. Die wartenden Reisenden werden ungeduldig, sie wollen in den Zug; doch die Soldaten haben ihren Befehl. Wir schreiben unser Foto mit Juan Carlos vor dem AVE in den Wind.

17.53 Uhr. Ein Sicherheitsbeamter stürzt aus dem Zug, signalisiert mit aufgeregten Bewegungen den raschen Abbruch aller Vorbereitungen auf diesem Gleis. Unmittelbar danach kommen auch die Stewardessen wieder aus dem Zug heraus und rennen auf uns zu; selbst der Lokführer eilt herbei. Die Soldaten drängen uns ein paar Meter zurück. Eine Stewardesse schaut erschrocken aus ihrer schönen Bluse, das Jäckchen hat sie im Zug vergessen. Nein, holen will sie das jetzt nicht mehr. Wovor hat sie Angst?
Wenige Minuten später wird offiziell durchgesagt, daß sich die Reisenden nach Sevilla zum Gleis 5 begeben mögen. Die Anzeigetafel bestätigt sogleich die Änderung. Dort erwarten uns wieder Soldaten, die uns gründlich kontrollieren und unsere Fahrkarten entwerten(!), während der Zugbegleiter danebensteht.

Der Fahrgast als König

18.00 Uhr. Eigentlich sollte unser AVE jetzt abfahren. Stattdessen betreten wir nun erst den wunderschönen Alsthom-Triebzug. Erstmals wurden einige dieser Züge nicht in Frankreich, sondern von spanischen Firmen, die seit einiger Zeit zur Alsthom-Gruppe gehören, produziert. Wir sind vom Innenleben dieses Gefährts angenehm überrascht. Selbst in der Turista-Klasse finden wir einen komfortablen Teppich und ansprechende Sitze in tiefblauem Stoffbezug mit dem bunten AVE-Emblem. Hier befindet sich auch die »Zona Familiar«, in der 16 Personen in herkömmlicher Gegenüberbestuhlung Platz nehmen können. Clou dieser Familienecke sind die aus der Seitenwand herausziehbaren Spielbretter (Würfelspiele, Schachbrett usw.). Als Würfel dient ein Zufallsgenerator mit LED-Anzeige.
Luxuriöser geht es im »Preferente«, der 1. Klasse, zu. Im »Club« werden warme Speisen (die mit einem Mikrowellenherd in einer Kochnische zubereitet werden) und Getränke an die Plätze gereicht, denn wie der TGV hat auch der AVE, angeblich wegen der kurzen Reisezeiten, keinen Speisewagen. Die »Cafeteria« besticht durch ihr Outfit mit den eigenwilligen Stehtischen. Das Verpflegungsangebot ist hochwertig und preislich vertretbar.

Nur Engel schweben sanfter

18.05 Uhr. Die Türen werden verriegelt. Augenblicke später rollt der 10teilige Triebzug aus dem eindrucksvollen Bahnhof. Beim Blick zurück sehen wir, daß unser planmäßiges Abfahrgleis weiträumig abgesichert ist.
Mit rasch steigender Geschwindigkeit verlassen wir die Peripherie von Madrid, vorbei an dem neuen Betriebswerk für die AVE-Züge. Wir sehen überall Menschen, die unserem Zug zuwinken: Die Spanier, ohnehin offen für Technik und Fortschritt, sind stolz auf ihren AVE, auch wenn dieser »nur« eine modifizierte Version des französischen TGV ist. Ohne Zweifel, wir sitzen in dem bequemsten und komfortabelsten Zug der Welt. Besonders in punkto Laufruhe ist er dem deutschen ICE und dem italienischen Pendolino um Welten überlegen. Egal, wie schnell dieser Zug fährt, vernimmt man allenfalls das Rauschen der lauten Klimaanlage, jedoch keine Schienengeräusche. Auch das Problem

Daten

Strecke	
Spurweite	1435 mm
Schienenprofil	UIC 60
Madrid – Sevilla	471 km
– Madrid – Ciudad Real	172 km
– Ciudad Real – Cordoba	172 km
– Cordoba – Sevilla	127 km
Kleinster Streckenradius	4 000 m
Größte Neigung	12,5 ‰
Brücken (Gesamtlänge)	31 (9845 m)
Tunnel	17 (15 819 m)
Dämme	161
Einschnitte	101
Bahnenergie	25 kV, 50 Hz
Triebzüge	
Höchstgeschwindigkeit	300 km/h
Stromsystem	25 kV, 50 Hz/3 kV Gleichsp.
Leistung	8 800 kW
Masse	421, 5 t
Länge	200 m
Sitzplätze	329
Triebköpfe	2
Mittelwagen	8
Zuganzahl bis Ende 1992	24



Cafeteria mit Stehtischen



Großraumwagen 1. Klasse

Druckdichte haben die Alsthom-Ingenieure offenbar lösen können; beim TGV-Atlantique ist dies noch offen. Ebenfalls neu beim AVE gegenüber dem TGV ist der abgerundete Bug, der eine Knautschzone erhalten hat.

18.14 Uhr. Die Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h haben wir bisher nur kurz erleben können, momentan ist Schleichfahrt angesagt. Schließlich halten wir vor einem kleinen Bahnhof, der noch nicht fertiggestellt ist. Hier wird auf einem Nachbargleis die Verbindung zur Umspuranlage gebaut. Auf dem Gegengleis schnellt der mutmaßliche Sonderzug mit dem König vorbei. Jetzt fällt uns die massive Präsenz des Militärs auf. Nahezu an allen Tunnel und Brücken sehen wir Zelte und militärische Fahrzeuge. Insgesamt 3000 Soldaten sollen die durchweg eingezäunte Strecke vor den angekündigten ETA-Anschlägen schützen. Weil unser Zug seine Geschwindigkeit meist an Brükken, Einschnitten und Tunnel drosselt, ist die derzeitige Reisezeit gut eine halbe Stunde länger als nötig. Nach der EXPO werden die Sicherheitsvorkehrungen gelockert und die Höchstgeschwindigkeit auf 300 km/h angehoben.

Bereits fünf Minuten später hat der Zug seine Höchstgeschwindigkeit erreicht, und unsere Berg- und Talfahrt mit Tempo 250, ähnlich wie beim TGV Süd-Ost, geht weiter; es sind markante Höhenunterschiede zu überwinden. Der Reisende, der unentwegt aus dem Fenster schaut, mag sich wie im Hubschrauber beim Tiefflug fühlen. Die Aussicht ist unbeschreiblich.

Selbst respektable Steigungen, die übrigens kerzengerad ausgeführt sind, werden mit Höchstgeschwindigkeit durchfahren. Ja, es scheint so, als hole der AVE bei den Talfahrten Anlauf für die nächste Steigung. Kehrseite der Medaille ist der hohe Landschaftsverbrauch, der bei dieser (billigeren) Art von Streckenführung eintritt und von den Naturschützern bereits im Vorfeld kritisiert wurde. Doch lassen wir uns nichts vormachen: Der Bau einer Autobahn wäre für diese Gegend um ein Vielfaches schädlicher gewesen.

Schaulustige – Reiselustige

19.02 Uhr. Ciudad Real, die erste Station unserer Reise, ist ein eher unbedeutendes Städtchen, das einen recht ärmlichen Eindruck vermittelt. Durch die schnurgerade Streckenführung (so sparte man 110 Streckenkilometer) scheint der Ort plötzlich aus seinen Provinzträumen gerissen zu sein. Hunderte von Schaulustigen bestaunen den Wunderzug. Einige haben sich für 1000 Pesetas eine Fahrkarte nach Puertollano, unserem nächsten Halt, gekauft, um wenigstens 15 Minuten mitzufahren. Neugierig setzen sie sich auf die reservierten Plätze; ohne Reservierung bleibt der Eintritt in den Superzug verwehrt.

Puertollano – wir finden den Haltepunkt nicht einmal auf einer Landkarte – ist ausschließlich ein Eisenbahnknoten und ermöglicht das Umsteigen nach Badajoz, von wo man auch nach Lissabon fahren kann.

Nach Puertollano beginnt die Bergfahrt erst richtig, denn jetzt muß die Sierra Morena bewältigt werden, deren höchster Gipfel immerhin 1450 m mißt. Ohne Tunnel und Einschnitte geht das freilich nicht. Bei jeder Tunnelausfahrt bietet sich uns ein wundervolles Bild: So weit das Auge reicht, sehen wir Hügellandschaften mit Olivenhainen und Korkwäldern, in denen sich Soldaten bestens verstecken können. Es ist uns nicht verständlich, daß bei einer so schönen Landschaft einige Menschen in die Fernseher gaffen, die an der Wagendecke hängen.

20.05 Uhr. Mittlerweile sind wir wieder auf 100 m über dem Meer herabgestiegen und vor Cordoba, einer der schönsten spanischen Städte, angelangt. Der Nacht-Talgo von Sevilla nach Barcelona donnert auf dem Nachbar-Breitspurgleis vorbei. Angesichts der ärmlichen Bahnhofsgegend in Cordoba erinnern wir uns, daß deutsche Kritiker der RENFE vorhielten, ein solcher Luxusflitzer sei in Spaniens Armenhaus Andalusien moralisch nicht vertretbar, und diese Strecke würde nie rentabel sein. Wir sind anderer Meinung. Es war ein mutiger Schritt, mit dem umgerechnet 7,1 Milliarden Mark teuren Objekt die Infrastruktur Andalusiens zu stärken. Sevilla und Cordoba sind damit nur noch einen Steinwurf weit von Madrid entfernt; das wird positive, dringend nötige wirtschaftliche Auswirkungen haben. Immerhin kann Andalusien bereits jetzt den stärksten Wirtschaftsaufschwung in ganz Spanien vorweisen, der sich nach der EXPO '92 fortsetzen wird. Spanien hat gegenwärtig das höchste Wirtschaftswachstum der EG. Geschäftsreisende zwischen Madrid, Cordoba und Sevilla werden diesem Zug nutzen. Und schließlich kennt Staatschef Felipe Conzalez, der sich als gebürtiger Sevillaner für den Bau der Strecke stark gemacht hatte, seine Landsleute. Die Züge werden zumindest in nächster Zeit voll sein mit reiselustigen Spaniern aus dem ganzen Lande, die mit Kind und Kegel den Zug für Ausflüge nutzen (für diese Zielgruppe gibt es Fahrpreisermäßigungen). Ein urspanisches Phänomen, das man ja bereits bei früheren Novitäten hat beobachten können. Eines ist für uns sicher: In Deutschland wäre diese Strecke nie gebaut worden. Wir prohezeihen dem AVE eine rosige spanisch-andalusische Zukunft!

Sevilla, wir kommen

20.45 Uhr. Die letzten 130 km sind direkt neben der alten Breitspur angelegt und mit 160 km/h befahrbar.

Vor uns baut sich eine futuristisch anmutende Großstadtsilhouette auf. Ist das noch die maurische Stadt am Rande Europas mit der größten Kathedrale der Welt und ihren reichen Schätzen, von der wir vor drei Jahren so begeistert waren? Wir fahren in den modernsten Bahnhof des Kontinents ein: Sevilla Santa Justa, funkelnagelneu. Die Bahnhöfe Sevilla San Bernado und der Plaza Arma wurden verkauft; sie dienen jetzt als Verkehrs- oder Kunstmuseum. Für EXPO-Besucher wurde in der Nähe des Klosters Santa Maria ein imposantes Provisorium geschaffen: Die Gleise enden unter einem riesigen Zelt.

20.48 Uhr. Überpünktlich steigen wir aus dem Zug. Noch auf dem Weg zum Hotel steht für uns fest: Die Fahrt mit dem neuen spanischen Hochgeschwindigkeitszug AVE gehört zu den komfortabelsten, sichersten und auch schönsten Reiseerlebnissen, die eine Eisenbahn derzeit zu bieten hat. Es braucht ja nicht der König im Nachbarabteil zu sitzen…



Die alte Empfangshalle von Atocha wurde zur Wartehalle umfunktioniert. Die Architekten schufen mit viel Botanik ein für Bahnhöfe völlig ungewohntes Klima.



Die neue Empfangshalle für den AVE-Betrieb in Madrid Atocha schließt sich an die alte Halle an. Um Anschlägen der ETA vorzubeugen, sind Sicherheitsposten allgegenwärtig.

Öchsle vorläufig stillgelegt



Die Museumsbahn Warthausen – Ochsenhausen (KBS 654), im Volksmund Öchsle genannt, steht vor einer ungewissen Zukunft.
Der Vertrag zwischen der Betriebsgesellschaft und den Anliegergemeinden bzw. dem Landkreis wurde im gegenseitigen Einvernehmen beendet, so daß vorerst keine Sonderfahrten stattfinden.
Ohne finanzielle Unterstützung der Gemeinden ist kein Museumsbetrieb möglich. Sie sind bis dato nicht bereit, sich an den laufenden Unterhaltungskosten zu beteiligen. Wann erneute Verhandlungen mit den zuständigen Behörden zur Wiederaufnahme des Betriebes beendet sein werden, ist ungewiß.
Auf dem Bild: 99 633 mit Museums-GmP bei Maselheim am 4. Juli 1987.

Text und Foto: J. Dehn, Stuttgart

Škoda und AEG gemeinsam



Nach langwierigen Verhandlungen hat sich der Škoda-Konzern Plzeň für eine Kooperation mit der Siemens AG entschieden. Škoda war im ehemaligen RGW-Raum Marktführer beim Bau von Elektrolokomotiven. 1990 wurden von den rund 3 000 Mitarbeitern noch 120 Elloks hergestellt.
Die von Škoda und Siemens unterzeichnete Vereinbarung sieht vor, daß sich Siemens mit 51% an der Škoda-Verkehrstechnik beteiligt. Außerdem werden die zum Siemens-Verkehrstechnik-Bereich zählenden Unternehmen Krauss-Maffei, Krupp und DUEWAG künftig mit in die Škoda-Produktion einbezogen.
Auf dem Bild: Ellokfertigung im April 1990. Montiert werden die Typen E 69 E und 70 E für die ČSD.

Text und Foto: J. Glöckner, Dortmund

Stirnfronten unterschiedlich



Die Deutsche Reichsbahn beschaffte aus der ehemaligen Sowjetunion von 1970 bis 1985 folgende Großdiesellokomotiven mit elektrischer Leistungsübertragung: 130 001 – 130 080 (neue BR 230.0), 130 101 und 130 102 (neue BR 230.1), 131 001 – 131 076 (neue BR 231) 132 001 – 32 709 (neue BR 232 und 234) sowie 142 001 – 142 006 (neue BR 242). Zahlreiche Änderungen blieben im Laufe des Lieferzeitraumes nicht aus, von denen einige äußerlich sofort erkennbar sind (siehe Bild). So wurden kleinere Führerstandsseitenfenster ab der 130 037 (230 037) und ab der 130 055 (230 055) auch verkleinerte Führerstandsstirnfenster eingebaut. Das Raw Cottbus brachte bei den meisten Maschinen an den Stirnseiten verbesserte Handstangen für Wartungs- und Pflegearbeiten an.

Text: W. Glatte, Berlin;Foto: Ad.-D. Lenz, Berlin

■ Seit dem 31. Mai 1992 bieten Deutsche Bundesbahn und Lufthansa mit dem **DB-Lufthansa-Airport-Service** einen neuen Kundendienst. Für Lufthansa-Kunden, die vom Rhein-Main-Flughafen Frankfurt abfliegen, werden auf sechs Bahnhöfen der IC-Linie 1 zwischen Köln und Nürnberg spezielle Schalter eingerichtet. Dort können Passagiere ihr Gepäck aufgeben, für den Flug einchecken und verschiedene Tickets erwerben. Die derzeit auf die Bahnhöfe Köln, Bonn, Koblenz, Aschaffenburg, Würzburg und Nürnberg beschränkte Pilotlösung soll ausgedehnt werden. *PrDB*

■ Im April 1992 öffnete ein neues **Besucherbergwerk im erzgebirgischen Pöhla.** Untertage beginnen die Führungen mit einer drei Kilometer langen Fahrt auf einer Grubenbahn. Dafür entstanden neue, verglaste Mannschaftswagen. Erreicht werden mit dieser Bahn die größten Zinnkammern Europas. Die mehrstündige Befahrung findet täglich zwischen 9 und 17 Uhr statt. Im Berg herrscht eine konstante Temperatur von 12 °C. *Bkr*

■ Die **Eisenbahnen Vietnams** beabsichtigen, die Zahnradbahn von Song Pha ins Zentrale Hochland wieder herzurichten. Die Vorbereitungen werden drei Jahre dauern. Die in den 20er Jahren unter französischer Regie gebaute Meterspurbahn hat Neigungen bis zu 120 %. Der Höhenunterschied wurde mit drei Zahnstangenabschnitten des Systems Abt überwunden. Im Vietnamkrieg war die Bahn heftig umkämpft. 1976 kam der Betrieb endgültig zum Erliegen. Mehrere Dampflokomotiven dieser Bahn erhielt in letzter Zeit die Furka-Bergbahn in der Schweiz. *rrr*

■ Ein neuer **Flughafenbahnhof** soll den **Düsseldorfer Flughafen** an das Fernverkehrsnetz der Bahn anschließen. Dafür plädieren DB-Chef Heinz Dürr und der nordrhein-westfälische Verkehrsminister Kniola. Ein solcher Bahnhof könnte in einer Bauzeit von drei Jahren realisiert sein. Die Gesamtkosten liegen bei 360 Millionen Mark. Der Bahnhof soll nordöstlich vom Abfertigungsgebäude an der Brücke über die Bahnstrecke Duisburg – Düsseldorf entstehen.

■ Die ersten 24 **InterRegio-Wagen mit Fahrradabteil** sind seit 31. Mai 1992 im Einsatz. Die Fahrzeuge, die jeweils am Ende des 2.-Klasse-Teils der IR-Züge laufen, haben Mitnahmemöglichkeiten für acht Fahrräder. Dies wurde durch Verzicht auf ein Abteil und die zweite Toilette im Wagen erreicht. Weitere 64 Wagen sollen bis September folgen. Die Fahrradmitnahme ist gundsätzlich an eine Reservierung für 3,50 Mark und an eine Fahrradkarte für 8,40 Mark gebunden.

■ Unter der Beringstraße hindurch könnte ein 110 km langer **Tunnel Alaska und Sibirien** verbinden. Dies untersucht eine Studie, die die Vereinigung amerikanischer Eisenbahningenieure in Auftrag gegeben hat. Nach deren Schätzung würde die Verbindung Nordamerikas und Asiens rund 16 Milliarden Mark kosten.

■ Zwischen den Ballungszentren Tokio und Osaka benötigt der neue **Skinkansen vom Typ Super-Hikari** nur zweieinhalb Stunden für die 500 km lange Strecke, 20 Minuten weniger als bisher. Er ist damit schneller als das Flugzeug.
Der Super-Hikari ist um ein Viertel leichter als das erstmals 1964 eingesetzte Vorläufermodell und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 270 km/h.

■ Als erste der insgesamt 18 bundesbahneigenen Busgesellschaften wird die **»Regionalbus Augsburg«** an ein gemischtes Konsortium zehn privater Busunternehmer und acht bayerischer Städte für 2,5 Millionen Mark verkauft. Es ist vorgesehen, alle Busgesellschaften der Bahn in die regionale Verantwortung zu übergeben.

■ Als eines der ersten unternehmenseigenen deutschen Museen wird in diesen Tagen das **Siemens-Museum 75 Jahre** alt. Es vermittelt vielfältige Einblicke u.a. in die Entwicklungsgeschichte der Nachrichtentechnik und des Lokomotivbaus.
Die Sammlung war 1916 zum 100. Geburtstag von Werner von Siemens zusammengetragen worden. Archiv und Sammlung gelangten 1954 in die Münchener Prannerstraße 10. Geöffnet ist das Siemens-Museum bei freiem Eintritt montags bis freitags von 9 bis 16, samstags und sonntags von 10 bis 14 Uhr. *rrr*

■ Für weitere fünfzig Jahre hat das hessische Verkehrsministerium die Konzession für die **Kleinbahn Frankfurt – Königstein verlängert.**
Hessens Verkehrsminister Ernst Welteke vollzog die Amtshandlung in Wiesbaden anläßlich des 90. Geburtstags der Bahn, die sich längst von der Kleinbahn zu einem wichtigen Unternehmen im öffenlichen Personennahverkehr des Rhein-Main-Gebiets entwickelt hat und die mit der Linie Frankfurt – Königstein weitgehend in den Frankfurter Verkehrs-Verbund (FVV) integriert ist. Sie wird von der Hessischen Landesbahn betrieben.
Bewältigten anfangs drei Dampflokomotiven alle Anforderungen, sind heute auf der rund 16 Kilometer langen Strecke acht moderne Dieseltriebwagen eingesetzt. Die Konzession war 1902 für neunzig Jahre erteilt worden und am 24. Februar 1992 ausgelaufen. *rrr*

Bw-Garten



Eine Hauptattraktion der Landesgartenschau im nordrhein-westfälischen Mülheim (Ruhr) ist das dortige ehemalige Bahnbetriebswerk. Wasserturm, Ringlokschuppen und Drehscheibengrube wurden restauriert und in eine 64 ha große Gartenschau integriert. Im einst 15ständigen Ringlokschuppen blühen tropische Gewächse, und da, wo sich einst die Drehscheibe befand, plätschert ein Springbrunnen. Die Landesgartenschau »MüGa´92« ist bis zum 11. Oktober 1992 geöffnet.

Text und Foto: J. Glöckner, Dortmund

Gerettet



Immer mehr Dampflokomotiven finden den Weg vom Spielplatz in ein Eisenbahnmuseum. Die »Märkische Museums-Eisenbahn« im sauerländischen Hüinghausen (bei Plettenberg) konnte jetzt eine ehemalige Kriegsdampflokomotive des Typs KDL 10 vor dem endgültigen Zusammenrosten bewahren. Seit 1983 hatte man sich um die 900-mm-Lokomotive (Krauss-Maffei 17240/1944) bemüht. Sie gehörte ursprünglich zu einem Baulos der Firma Henschel, das dann an Krauss-Maffei abgegeben wurde. Ausgeliefert wurde der B-Kuppler erst 1946 an den Tagebau Borken der Preussen-Elektra. Mit der Betriebsnummer 2 fuhr er dort bis 1966 Braunkohlezüge. Anschließend gelangte die Maschine auf den Spielplatz des Kraftwerkes Großkotzenburg.
Die »Märkische Museums-Eisenbahn« wird die Lokomotive wieder herrichten. Das Foto entstand am 8. Februar 1992 auf dem genannten Spielplatz.

Text und Foto: J. Glöckner, Dortmund

DB-Anstrich für 142er



Hauptuntersuchte Elloks der Baureihe 142 präsentieren sich jetzt im DB-Anstrich mit DR-Stirnfrontstreifen. Gleiches trifft auch für die Lokomotiven der Baureihe 109 zu. Das Bild zeigt die 142 250 vom Bw Lutherstadt Wittenberg am 29. Februar 1992 im Hauptbahnhof von Halle (S.).

Text und Foto: M. Imm, Gräfenhainichen

Eisenbahnmuseum Lette





Der Eisenbahnfreunde-Verein »Alter Bahnhof Lette e. V.« bemüht sich um den Erhalt des an der KBS 289 Gronau – Coesfeld – Lette – Dortmund gelegenen Bahnhofs Lette. Als ältestes Gebäude der Ortschaft Lette ist es außerdem ein typischer münsterländischer Landbahnhof (Bild oben), der inzwischen unter Denkmalschutz gestellt werden konnte. Als bemerkenswerten Neuzugang erhielt das Museum am 8. Januar 1992 ein großes Dampflokrad. Es war bei Kanalisierungsarbeiten in Coesfeld freigelegt worden (Bild rechts oben). Nach bisherigen Ermittlungen stammt es von einer Lokomotive der preußischen Gattung G 10. Teile des Rades wurden durch Explosion oder Beschuß abgetrennt. Augenzeugen berichteten, daß in Coesfeld Anfang 1945 eine beschädigte Lokomotive abgestellt war. Vielleicht wurde dieses Teil zum Füllen von einem der vielen Krater auf dem Rangierbahnhof verwendet.
Der Verein sucht außerdem für den Bahnhof Lette einen restaurierbaren Personen- bzw. Gepäckwagen. Wer helfen kann, wende sich bitte an P. Daniel Hörnemann, Abtei Gerleve, W-4425 Billerbeck.

Fotos: P. D. Hörnemann, Billerbeck

Dampflokeinsatz in Polen



Zwar scheint eine Konzeption für die geplanten Museums-Bahnbetriebeswerke Wolsztyn, Jaworzyna, Klodzko, Ełk und Chabowka zu existieren, doch ist Dampflokeinsatz vor Regelzügen derzeit eher ungewiß.

Bw Ełk: Im Einsatz befinden sich ein bis zwei Ol 49 Richtung Ruciane Nida (P 9634, 7.59 Uhr ab Ełk) und Goldap sowie eine Ty 2 (DR-BR 52) vor Güterzügen bzw. als Reserve.

Bw Jarocin: Betriebsfähig sind hier Ol 49-6, -17 und -77 bzw. TKt 48-126 und -171. Im Lokschuppen abgestellt ist die Ty 5-10 (ex DR-BR 50). Der Dampflokeinsatz ist hier vom Diesellok-Ausfall abhängig.

Bw Jaworzyna: Gegenwärtig sind keine Lokomotiven der Baureihen Ty 2, Ty 42 und Tkt 48 in Betrieb. Vorhanden sind aber eine Vielzahl von Exponaten des Warschauer Eisenbahnmuseums, u.a. Ok 1 (pr. P 8), Oki 2 (pr T 12), Tp 2 (pr. G 7) und Tr 5 (Umbau pr. G 8[1]).

Bw Wolsztyn: Es besteht ein viertägiger Lokumlauf (drei Maschinen der Baureihe Ol 49, eine Maschine der Baureihe Ty 45) und ein zweitägiger Lokumlauf (zwei Maschinen der Baureihe Ty 42). Damit gefahren werden alle Personenzüge nach Nowa Sol, Sulechow und Grodzisk sowie folgende Güterzüge: Wol 2.50 Uhr – Lipinka Glog. 9.25 Uhr/10.00 Uhr – Wol 13.32 Uhr (Mo – Do); Wol 7.00 Uhr – Kargowa 8.00 Uhr/9.12 Uhr – Wol 10.32 Uhr (Mo – Sa); Wol 6.10 Uhr – Grodzisk 9.01 Uhr/ca. 10.00 Uhr – Wol ca. 10.45 Uhr (Mo – Sa). Zbaszyn wird ab Wolsztyn 7.13 Uhr bedient.

Schlesische Sandbahn: Nur noch eine Ty 51 ist in Kotlarnia im Einsatz. Sie pendelt Mo – Fr zwischen der nahegelegenen Sandgrube und dem Übergangsbahnhof. Dampfbetrieb vsl. noch bis Ende 1992.

Schmalspurbahnen: Środa – Zaniemysl: Fünf Reisezugpaare werden mit Dampfloks der Baureihe Px 48 gefahren. Vorhanden sind dafür Px 48-1756, Px 48-1726 und Px 48-1907. Gniezno – Witkowo: Mo – Fr weiterhin Bedarfsgüterzüge. Dafür sind Px 48-1754, Px 48-1725 und Px 48-1927 im Bestand.

Auf dem Bild: Px 48-1725 am 27. August 1991 in Witkowo während der Rückfahrt nach Gniezno.

Text und Foto: D. Seiler, Leipzig

S-Bahn von Wannsee nach Oranienburg



Seit dem 1. April 1992 verkehrt die S-Bahn nach fast 31jähriger Unterbrechung wieder auf der Relation Potsdam – Erkner. Am 31. Mai 1992 wurde als zweite durch den Mauerbau unterbrochene S-Bahnlinie die Verbindung Frohnau – Hohen Neuendorf zunächst eingleisig, wieder eröffnet. Bereits Anfang 1990 begannen die umfangreichen Bauarbeiten. Die wieder aufgebaute Strecke kommt einem Neubau gleich und befindet sich überwiegend in Dammlage. Vier Brücken mußten errichtet werden, dabei war ein späterer, zweigleisiger Ausbau der Strecke zu berücksichtigen. Es sind 4 200 m Gleis, acht Weichen eingebaut und rund 12 000 t Schotter eingebracht worden. Der komplette Neubau der Bahnstrom- und Zugsicherungsanlagen bedingte die Errichtung von je zwei Gleichrichterwerken und Stellwerken. Im Bahnhof Frohnau wurden die Gleisanlagen umgebaut. Umfangreiche Veränderungen erfuhr der S-Bahnhof Hohen Neuendorf. Bahnsteig und Bahnsteigüberdachung wurden komplett erneuert. Die Gesamtkosten betragen 43 Mill. DM für den Brandenburger Abschnitt und 22 Mill. DM für den Berliner Bereich. Am 31. Mai 1992 ging um 10 Uhr der festlich geschmückte Eröffnungszug der Baureihe 480 von Frohnau nach Oranienburg auf die Strecke und eröffnete den Betrieb. Viel gefeiert wurde dann im und am Bahnhof Hohen Neuendorf. Der Traditionszug der Berliner S-Bahn pendelte zwischen Frohnau und Oranienburg. Im 20-Minuten-Takt verbindet nun die Berliner S-Bahn-Linie 1 Wannsee mit Oranienburg.

Text: Dietmar Lehmann, Berlin; Foto: Annette Schultze, Berlin

Erfurter Traditionszug

Auf Jungfernfahrt ging am 2. Mai der neue Erfurter Traditionszug. Gezogen von der Lokomotive 44 1093 rollte er nach Meiningen, wo die DB-Sonderzüge mit den Lokomotiven 01 1100, 01 1066 und 01 118 aus Karlsruhe, Frankfurt/M. und Nürnberg eingetroffen waren. Bereits von 1982 – 1987 war in Erfurt West ein aus 2achsigen Reisezugwagen mit Übergängen bestehender Traditionszug beheimatet. Er mußte jedoch wegen nicht vorhandener Instandhaltungskapazitäten abgestellt werden. Der jetzige Train besteht aus vier Einheitsabteilwagen, von denen bereits zwei Fahrzeuge 1981 im Raw Potsdam restauriert wurden. Beide 1927 gebauten Wagen erhielten die 4.-Klasse-Ausstattung, die Nummern 81 173 und 81 681 der DRG und verfügen über 68 bzw. 52 Sitzplätze. Die Fahrzeuge waren in Velten (Mark) beheimatet, kamen. Für die Rbd Erfurt wurden kürzlich zwei weitere Einheitsabteilwagen überholt. Die Potsdamer Werkstätteneisenbahner versetzten die 1927 gebauten Zweiachser in den Zustand der 60er Jahre. Sie erhielten die Nummern 541-317 und 541-405 und haben je 50 Sitzplätze der 2. Klasse. Alle vier Wagen sind für bis zu 90 km/h zugelassen. Sonderfahrten sind am 11./12.7., 29./30.8. und am 26./27.9.92 auf der Relation Erfurt Hbf – Erfurt Nord – Erfurt West – Erfurt Bindersleben vorgesehen. Genaue Informationen erteilt die Hauptabteilung Personenverkehr der Rbd Erfurt, Abteilung Marketing, Bahnhofstr. 23, O–5020 Erfurt.

Dr. G. Thielmann, Rbd Erfurt

■ Eine **Stadtbahn,** die sowohl in den Straßen der City als auch auf Bundesbahnstrecken in die Region fahren kann, soll nun nach dem Vorbild von Karlsruhe auch in **Saarbrücken** entstehen. Ein kürzlich vorgestelltes Gutachten schlägt ein Netz von 115 Kilometer Länge vor. Insgesamt 46 Kilometer Strecke müßten dabei neu gebaut werden. Seit 1965 das alte Straßenbahnnetz aufgegeben worden ist, stehen für den öffentlichen Personennahverkehr im Bereich der saarländischen Landeshauptstadt nur Omnibusse zur Verfügung. Entsprechend dem Karlsruher Vorbild sollen die Stadtbahnzüge in Saarbrücken mit 750 Volt Gleichspannung im Stadtbereich und mit 15 000 Volt/16 2/3 Hertz Wechselspannung auf den Bundesbahnstrecken verkehren. Die Einbeziehung des Bundesbahnnetzes bietet die Chance, Züge aus der Region über den Bahnhof hinaus in die Innenstadt weiterzuführen. Mit verhältnismäßig kurzen Straßenbahn-Neubauabschnitten in der Stadt lassen sich rasch längere Durchmesserlinien schaffen. So ist zunächst an den Bau von 4,5 Kilometer Gleisen vom Hauptbahnhof über die Mainzer Straße nach Brebach und Schafbrücke gedacht. *rrr*

■ Während die Stillegung des **Obus-Betriebes** in Weimar beschlossene Sache und über die Zukunft der Obusstrecke im Potsdamer Stadtteil Babelsberg noch keine Entscheidung gefallen ist, scheint **Eberswalde** an dem umweltfreundlichen Nahverkehrsmittel festzuhalten: Am 15. April 1992 trafen zwei Gelenk-Obusse des Typs GE 110/54/57/A und drei des Typs Ge 110 M 16 aus Salzburg ein. Sie erhielten die Nummern 16 III, 19 IV und 26 – 28 (ex Salzburg 134, 130, 135, 157 und 158). Die 16 bis 18 Jahre alten Gräf & Stift-Fahrzeuge haben sich in Salzburg gut bewährt. Sie sollen in Eberswalde die Ausfallquote der Ikarus-Busse reduzieren. Die Ikarus-Wagen 16 II und 19 III wurden bereits 1991 ausgemustert. Noch 1992 sollen die Linie 1 um 700 m verlängert und weitere fünf Fahrzeuge beschafft werden. *Kr.*

■ Im neuen Kursbuch der Deutschen Bahnen ist die vollständige Strecke der **Regionalbahn Nauen – (Berlin-) Jungfernheide** (R 5) nicht enthalten. Bisher endete die R 5 in Berlin-Charlottenburg. Wegen Umbau- und Elektrifizierungsmaßnahmen sollte die Verbindung bis zum Bf. Berlin-Spandau zurückgezogen werden (KBS 204.5). Kurzfristig entschloß sich die DR, die Züge über Spandau hinaus zum seit längeren Zeiten nicht mehr benutzten Fernbahnsteig des Bf. Jungfernheide zu führen. Eine nur um 7 Minuten längere Fahrzeit bietet den Fahrgästen einen viel günstigeren Anschluß an die U-Bahnlinie 7. Die Züge der Regionalbahn verkehren jetzt stündlich mit neuen, in Halberstadt zu City-Bahn-Wagen umgebauten Fahrzeugen. *dl.*

■ Im Rahmen eines Großversuchs sollen **80 Lokomotiven und Triebwagen der DB zuschaltbare Fernscheinwerfer** erhalten. Grund dafür sind durch die Frühjahrsstürme 1991 auf die Gleise gewehte Hindernisse. Wegen unzureichender Beleuchtung wurden sie nicht rechtzeitig erkannt und führten zu Zuglaufstörungen. Der Versuchszeitraum wird sich vom Sommer 1992 bis zum Herbst 1993 erstrecken. *rrr*

■ Die **Leistungsunterschiede im Bereich des Güterverkehrs** zwischen den Alt- und Neu-Bundesländern sind enorm. Der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit für Güterzüge von 17 km/h bei der DB stehen 7 km/h bei der DR gegenüber. Auf den Wasserstraßen der Altländer werden 23, auf denen des Beitrittsgebietes 3 Prozent des Gesamtgüterverkehrs bewegt. Um hier voranzukommen, soll der 1941 aufgegebene Bau der Brücke, die den Mittellandkanal bei Magdeburg über die Elbe führt und mit dem Elbe-Havel-Kanal verbindet, fortgesetzt werden. Für die Fertigungstellung des auf 10 Jahre Bauzeit berechneten Wasserstraßenkreuzes sind 4 Milliarden Mark veranschlagt. *MEB*

■ Seit Oktober 1991 testet die SNCF die ersten **Doppelstock-Prototypwagen für den Hochgeschwindigkeitszug TGV**. Es wurden bereits 320 km/h erreicht. Die 18 700 mm langen Wagen erhalten Jakobs-Drehgestelle und als 2.-Klasse-Version 87 Sitzplätze. Die Höhe in den Mittelgängen beträgt 1930 mm. Im Obergeschoß kann man von Wagen zu Wagen durchgehen, ohne Treppen steigen zu müssen.

■ Die 1919 bei Maffei in München gebaute **Schnellzug-Dampflokomotive 18 316** ist vom Freizeitpark in Minden ins Museum für Technik und Arbeit nach Mannheim umgesetzt worden.

■ In **Hannover** wurde ein **Modell zur Überbauung des Hauptbahnhofs** vorgestellt. Auf diese Weise soll im Herzen der City wertvoller Bauplatz gewonnen werden.

■ Die **British Railways** haben versuchsweise die Steghöhe von **Fahrschienen** um 50 mm auf 110 mm verringert. Neben erheblichen Materialeinsparungen verspricht man sich eine geminderte Schallabstrahlung.

■ Seit 1. April 1992 ist in **Deutschland** für die bisherigen **Aufgaben der Bahnpolizei** und der Luftsicherheit der Bundesgrenzschutz zuständig. Die Transportpolizei der DDR war bereits am Tag der Wiedervereinigung, dem 3. Oktober 1990, im BSG aufgegangen.

■ **Auf der Welt** gibt es derzeit **zehn Hochgeschwindigkeitsstrecken** mit insgesamt 2 336 km Länge: Frankreich vier, Italien zwei, Deutschland zwei, Japan (seit 1964) eine, Spanien (seit 19. April 1992) eine.

Lokomotivausstellung in Berlin-Schöneweide



Eisenbahner und die »Dampflokfreunde Berlin e.V.« hatten zu Ostern im Bw Berlin-Schöneweide eine Lokomotivausstellung organisiert. Mehr oder weniger schrottreife Maschinen wurden auf Hochglanz gebracht. Hinzu kamen verschiedene Triebfahrzeuge der Diesel- und Elektrotraktion. Ob künftig auch die Lokomotiven 44 2350, 52 8079, 52 8055, 52 8118, 52 8152 und 52 8177 in Berlin für solche Veranstaltungen erhalten werden können, ist noch nicht entschieden. Ausstellung und Schuppenparade (siehe Bild) waren jedenfalls ein Publikumsrenner. Inzwischen sind die Lokomotiven 52 2195 und 44 2546 – auch sie waren in Berlin-Schöneweide zu sehen – in einem Lokzug von Meinigen zum »Bayrischen Eisenbahnmuseum Nördlingen« gefahren worden. Ein verärgerter Fan vermerkte noch in Berlin-Schöneweide am Tender der 44 2546: »Der Ausverkauf geht weiter.«

Text und Foto: M. Reimer, Berlin

E 94 058 bleibt



Die zuletzt im Übergabebahnhof Delitzsch Südwest als Rangierlokomotive eingesetzte 1-1122 (ex 254 058-1) wurde nach Burgkemmnitz übergeführt und auf dem Gelände der Elektroschmelze in Zschornewitz abgestellt. Die Maschine wird beim »Anhaltischen Stahl- und Anlagenbau« (ASTA AG, ex Zentralwerkstatt der Werkbahnen) in Gräfenhainichen äußerlich hergerichtet und wieder als E 94 058 beschriftet. In diesem Werk bekam die Maschine noch 1988 eine Hauptuntersuchung. Die Lokomotive soll als Denkmal des Kreises Gräfenhainichen langfristig erhalten bleiben. Auf dem Bild: Das künftige technische Denkmal E 94 058 während der Überführung in die ASTA AG.

Text und Foto: M. Imm, Gräfenhainichen

Russische Hochgeschwindigkeitsstrecke



Unbeeindruckt von der auf dem Hochgeschwindigkeitskongreß im April 1992 in Brüssel von namhaften Experten vorgetragenen Ansicht, daß Hochgeschwindigkeiten für die Eisenbahnen Osteuropas vorerst nicht zur Debatte stehen, wird der erste 13 km lange Abschnitt der künftigen 657 km langen Hochgeschwindigkeitsverbindung Moskau – St. Petersburg 1995 für Fahrzeugversuche in Betrieb genommen. Die Strecke (siehe Karte) wird mit 1 524 mm Spurweite für 300 km/h gebaut. Die Reisegeschwindigkeit zwischen den beiden Ballungszentren soll 220 km/h betragen. *MEB*

Naumburg: Straßenbahn auf Fernbahnstrecke



Am 27. April 1992 gelangte auf DR-Gleisen ein moderner Strassenbahnwagen nach Naumburg. Das der Abtal-Verkehrsgesellschaft (AVG) in Karlsruhe gehörende Fahrzeug wurde zuvor in Halle (Saale) vorgeführt und verkehrte anschließend zweimal zwischen Naumburg und Großheringen. Ein Nahverkehrsexperte demonstrierte vor Kommunalpolitikern, Eisenbahnern und interessierten Bürgern die Vorteile eines solchen im Straßenbahn- und Eisenbahn-Nahverkehr nutzbaren Fahrzeugs.
Der Straßenbahnwagen – in dieser Bauart als Stadtbahnwagen bezeichnet – erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h, bietet 101 Sitzplätze und kann sowohl mit 750 V Gleichspannung als auch mit 15 000 V 2/3 Hz Wechselstrom betrieben werden (siehe Bild). Indes gehen die Erneuerungsarbeiten bei der vorübergehend stillgelegten Naumburger Straßenbahn nur langsam voran (siehe MEB 10/91). Erst am 1. April 1992 übernahm die Stadt Naumburg den Straßenbahnbetrieb wieder in eigene Regie. Derzeit sind von den 19 Straßenbahnern nur drei fest angestellt. Am 19. und 20. September 1992 soll das 100 jährige Bestehen der in Europa einmaligen Ringbahn gefeiert werden.

Text und Foto: Th. Biallas, Naumburg

Autowahn statt Eisenbahn



Viele Deutsche zieht es alljährlich an den Gardasee am Rande der italienische Alpen. Auf den Uferstraßen rings um den See geht es in der Sommersaison zu wie auf einer mittleren Autobahn. Dabei befindet sich im Zentrum von Riva in Hafennähe ein stattliches Bahnhofsgebäude (siehe Bild). Doch von dieser »stazione« fahren schon lange keine Züge mehr. Statt Fahrkarten bekommt man hier heute Pizza. Und wo einst Gleise und Bahnsteige lagen, parken Autos und Reisebusse. Absurderweise fährt in unmittelbarer Nähe ein als Zug getarnter Mini-Traktor mit Anhängern Eltern und Kinder spazieren. So verkommt die Eisenbahn zum Touristenkitsch, obwohl sie eine echte Reisealternative sein könnte.

Leider war vor Ort nichts Genaueres über die früheren Eisenbahn-Verhältnisse in Erfahrung zu bringen. Vielleicht weiß der eine oder andere MEB-Leser, wie einst Franz Kafka oder Thomas Mann nach Riva reisten?

Text und Foto: M. Scritti, Berlin

Prager Tram

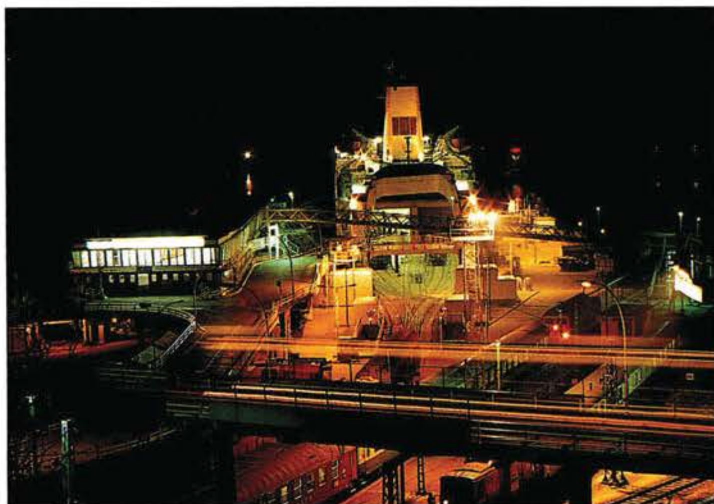


Zwischen dem ČSD-Bahnhof Hostivar und Liboc verkehrt derzeit die längste Prager Trambahnlinie. Die 21 km lange Strecke wird mit 27 TATRA-Zügen, bestehend aus zwei Triebwagen des Typs T 3, im Fünf- bis Sechs-Minuten-Abstand befahren. Bedient werden 41 Haltestellen. Die Fahrzeit zwischen beiden Endstationen beträgt 63 Minuten, im Berufsverkehr 71 Minuten. Das entspricht einer Reisegeschwindigkeit von 20 bzw. 17,7 km/h.

Auf dem Bild: Werbefarben lösen mehr und mehr das typische Prager Rot-Elfenbein ab.

Text und Foto: Dipl.Ing. Aleš Pokorný, Prag

Gemeinsames Trajekt-Unternehmen im Ostseeraum



Auf zwei Linien zwischen Deutschland und Dänemark laufen Eisenbahn-Fährschiffe unter deutscher Flagge: Puttgarden – Rödby Faerge und Warnemünde – Gedser. Seit 1992 stehen sie unter einheitlicher Leitung durch die »Fährbetriebe Vogelfluglinie« der Bundesbahndirektion Hamburg. Damit gehen die beiden deutschen Bahnen einen ersten Schritt, ihre Fähr- und Hafendienste im Ostseeraum in ein gemeinsames Tochterunternehmen einzubringen. Die Deutsche Reichsbahn setzte zwischen Warnemünde und Gedser bislang das Eisenbahnfährschiff WARNEMÜNDE ein. Gegenwärtig liegt das 29 Jahre alte Schiff in einer Lübecker Werft, wo im Zuge einer Revision die ursprünglich vorhandene Heckklappe wieder eingesetzt wird. Auf der »Vogelfluglinie« laufen die Fähren DEUTSCHLAND, THEODOR HEUSS und KARL CARSTENS.

Die Fährverbindung Trelleborg – Saßnitz betreiben die Schwedischen Staatsbahnen und die Deutsche Reichsbahn unter dem Namen »TS-Line«. Die DR setzt hier die SASSNITZ und die ROSTOCK ein. Die RÜGEN trajektiert planmäßig Personen und Kraftfahrzeuge zwischen Saßnitz und Rönne auf der dänischen Ostseeinsel Bornholm, daneben dient sie als Reserveschiff für die »TS-Line«. Der Fährkomplex Mukran ist mit seinen ausgedehnten Einrichtungen zum Umladen oder Umspuren von Breitspur-Güterwagen ein Objekt der Deutschen Reichsbahn, welches im künftigen Tochterunternehmen aufgehen soll.

Die beiden deutschen Eisenbahn-Güterfähren der Linie von Mukran nach dem litauischen Klaipeda, MUKRAN und GREIFSWALD, gehören dagegen zum Bestand der Deutschen Seerederei.

Auf dem Bild: Die SASSNITZ, das modernste Fährschiff auf der TS-Line, am Fähranleger ihres Heimathafens.

Text: Hannes Unruh, Foto: Clemens Hahn

■ Bei ABB Henschel in Kassel wurde der **100. ICE-Triebkopf** ausgeliefert. Das gesamte Auftragsvolumen mit rund 2,9 Milliarden Mark sieht bis Ende 1992 120 Triebköpfe und 694 Mittelwagen 1. und 2. Klasse sowie Bordrestaurant- und Serviecwagen vor.

■ Die Italienischen Staatsbahnen haben nach 23jähriger Bauzeit das letzte Stück der 316 km langen **Direttissima Florenz – Rom fertiggestellt.** Der Prototyp des neuen Hochgeschwindigkeitszuges ETR 500 benötigt für die Strecke knapp zwei Stunden.

■ **Sowohl Rechts- als auch Linksbetrieb** gibt es in Europa bei den Eisenbahnen Österreichs, Spaniens und Luxemburgs. Ausschließlich links fahren die Bahnen in der Schweiz, in Belgien, Frankreich, Großbritannien, Irland, Italien, Portugal und Schweden, ausschließlich rechts in Bulgarien, Dänemark, Finnland, Griechenland, den Niederlanden, Norwegen, Polen, Rumänien, der Tschechoslowakai, der Türkei und Ungarn. Und in Deutschland.

■ Die Ausbauarbeiten im Tunnel unter dem **Ärmelkanal** verlaufen nach Plan. Im Frühherbst 1993 soll die Eröffnung des Zugbetriebes erfolgen. Die Shuttles für den Bus- und Pkw-Transport werden im 15-min-Takt bei 35 min Reisedauer verkehren.

■ In Frankfurt (M.) fand unlängst ein von Icomos (International Council on Monuments and Sites), einer Unterorganisation der UNESCO, veranstaltetes Symposion zum Thema **»Eisenbahn und Denkmalpflege«** statt. Im Mittelpunkt stand der Umgang mit technischen und architektonischen Kulturdenkmälern der Bahn von 1870 bis 1914. Die etwa 1 000 als erhaltenswert eingestuften Anlagen mit etwa 1 000 Objekten wurden als viel zu gering eingeschätzt. Statistisch gesehen steht immerhin alle eineinhalb Streckenkilometer ein architektonisch wichtiges Bauwerk. Vom Zusammengehen der beiden deutschen Bahnen erhofft man sich eine Verankerung des Denkmalschutzes im gemeinsamen Unternehmen. Die gesammelten Referate des Symposions können für 20 DM beim Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, Hofgraben 4, W-8000 München 22, erworben werden. *MS*

■ Das **älteste deutsche** noch in Betrieb befindliche **Empfangsgebäude steht in Niederau**, gelegen an der Strecke Leipzig – Dresden. Es wurde am 15. Mai 1992 150 Jahre alt. Das bereits 1985 aus Anlaß des 150jährigen Bestehens dieser Strecke restaurierte Empfangsgebäude war schon in DDR-Zeiten unter Denkmalschutz gestellt worden. Heute präsentieren sich die Gebäudefassaden im »Schweizer Stil« gemäß dem baulichen Zustand von 1929/30. Für den Nahverkehr hat dieser Bahnhof heute noch Bedeutung. *Pr./Dre*

Schmalspur-Paradiese im Norden Deutschlands: Auf Wangerooge eröffnet sich dem Eisenbahnfreund ein Streckennetz von 7,5 km, das bei Flut abschnittsweise im Wasser liegt.

Sonne, Sand und Schmalspur

Möchten Sie in Ihrem nächsten Urlaub Strand und Meer mit einem außergewöhnlichen Eisenbahnerlebnis verbinden? Dann haben wir hier einen Reisetip für Sie: Fahren Sie an Nord- oder Ostsee! Denn auf den Inseln Borkum, Langeoog, Wangerooge und Rügen lassen sich Erholung und Eisenbahn bestens miteinander in Einklang bringen: Hier fahren die letzten Inselbahnen Deutschlands.

Die Nordsee-Inselbahnen

Zugegeben: Es ist nicht leicht, ohne PKW auf die Inseln in Deutschlands Nordwesten zu gelangen. Nur nach Borkum besteht noch eine direkte Schiene-Schiff-Verbindung in Emden Außenhafen – Bensersiel (Langeoog) und Harlesiel (Wangerooge) sind nur auf der Straße zu erreichen. Ist man aber einmal dort eingetroffen, bietet sich dem Besucher auf jeder Nordseeinsel ein ganz spezifisches Bahn-„Biotop“, wie es im übrigen Deutschland nirgends mehr zu finden ist. Betrieben von lokalen Reedereien, auf Wangerooge sogar von der Deutschen Bundesbahn, verkehren hier auf Streckenlängen zwischen 2,6 und 7,6 km bis zu zehn Schmalspur-Zugpaare am Tag um Einheimische und Besucher vom Schiffsanleger in die Inselorte zu bringen.

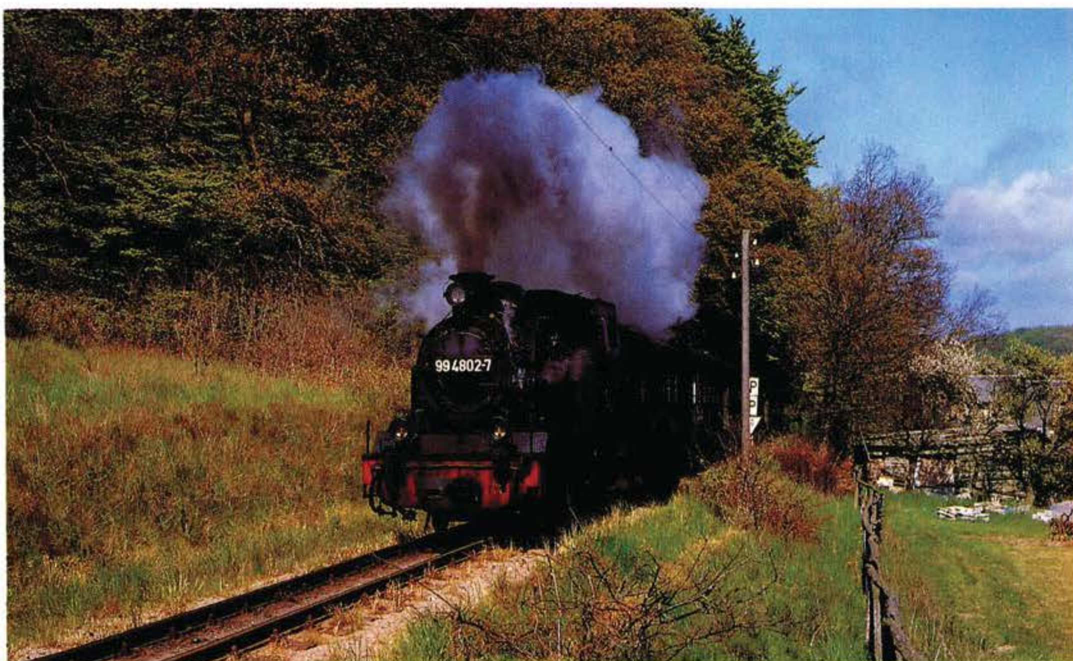
Bei den Inselbahnen ist der Ortsbahnhof zugleich Betriebsmittelpunkt: Hier oder ganz in der Nähe befinden sich das Bahnbetriebswerk und die Betriebsleitung sowie – wenn noch vorhanden – der Güterbahnhof. Obwohl auf Wangerooge und Langeoog der Nachschub von Lebensmitteln und anderen Waren nur per Schiff und Schiene erfolgt, sind auch hier reine Güterzüge selten. Auf beiden Inseln gibt es keinen Autoverkehr, nur Kranken- und Feuerwehrfahrzeuge sind zugelassen. Den übrigen Individualverkehr besorgen Fahrrad und Elektrokarren.



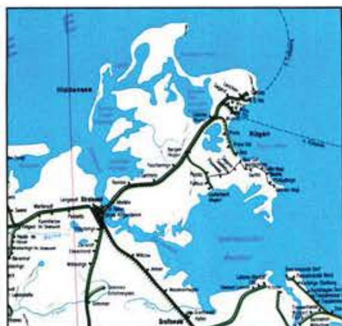
Die Nordsee-Inseln sind nicht leicht zu erreichen: Bahnanschluß besteht in Harle, Norddeich Mole und Emden Außenhafen.

Die Ostsee-Dampfbahn: Rügen

Rügen bietet dem Inselbahn-Besucher einen großen Vorteil: Ein Damm verbindet die Insel mit dem Festland, so daß man in Putbus direkt vom regelspurigen Zug in den schmalspurigen Dampfzug umsteigen kann. Dieser befördert als „Rasender Roland“ bis zu 500.000 Fahrgäste jährlich



Ostsee: Sechs Dampflokomotiven stehen noch zwischen Putbus und Göhren auf der Inselbahn Rügen im planmäßigen Einsatz.



Das Netz der Ostseeinsel Rügen

ins 24,2 km entfernte Ostseebad Göhren.
Vor Wende und Autoboom benutzten viele Feriengäste, die zwischen Binz und Göhren Badefreuden genossen, zur Anreise den Schmalspurzug. Auch heute noch schnaufen täglich zwei der sechs Dampfrösser vor sechs Zugpaaren über die Insel, doch ihre Zukunft ist ungewiß. Den „Rasenden Roland" möchte die Deutsche Reichsbahn gerne los werden, über die Zukunft der Bahn ist noch nichts entschieden. Zwar haben sich Kreis und Kommunen bereit erklärt, die Bahn zu übernehmen, aber auch bei ihnen sind die Finanzen knapp bemessen.
Bleibt zu hoffen, daß diese Schmalspurbahn dennoch langfristig erhalten bleibt. Aber auch die anderen Inselbahnen sind eine Reise wert. Nur selten ergibt sich eine so günstige Gelegenheit, Urlaub und Hobby unter einen Hut zu bringen. Freilich ist auf den Nordseeinseln rechtzeitiges Buchen angebracht: Wegen ihrer hohen Beliebtheit sind die Quartiere dort oft schon Monate im voraus ausgebucht.

Insel Usedom

Eine Außenseiterstellung nimmt die Eisenbahn auf der Insel Usedom ein: Seit 1945 ist die Bahnverbindung nach Osten durch die Grenzziehung mit Polen gekappt, und seit der Einstellung der Wolgaster Fähre besteht für die hier eingesetzten Reichsbahn-201 mit Regelspur-Wagenzügen keine Anbindung mehr an das Festland.

KJV



Die Züge der Borkumer Inselbahn fallen durch die Jägermeister-bunten Wagen auf.

Schmalspur-Inselbahnen in Nord- und Ostsee: Überblick



Inselbahn Langeoog
Die Spurweite der 91 Jahre alten Langeooger Inselbahn beträgt 1000 mm. Auf der 2,6 km langen Strecke vom Schiffsanleger zum Ortsbahnhof kommen vier Triebwagen, vier Diesellokomotiven und eine Draisine zum Einsatz. Der Oberbau wurde Ende der 70er Jahre erneuert, das Fahrgastaufkommen liegt bei bis zu 17.000 Fahrgäste im Monat.

KBS	10005
Spurweite	1000 mm
autofrei	ja
Anreise	über Esens – Bensersiel
Infos	Kurverwaltung Langeoog Postfach 1263, Hauptstr. 28 W-2941 Langeoog Tel.: (049) 72 69 30



Inselbahn Borkum
Die westlichste der ostfriesischen Inselbahnen feierte 1988 ihr 100jähriges Bestehen. Die Streckenlänge der 900-mm-Bahn beträgt 7,6 km, die Trasse ist z.T. zweigleisig ausgebaut. Zwischen Oktober und März findet Busverkehr statt. Zum Einsatz kommen drei gelb bzw. rot lackierte Dieselloks, mit bunten Personenwagen im Schlepp.

KBS	10000
autofrei	nein
Spurweite	1000 mm
Anreise	über Emden Außenhafen
Anschrift:	Kurverwaltung Borkum Goethestr. 1 W-2972 Borkum Tel.: (049) 22 30 31



Inselbahn Wangerooge
Das Streckennetz der letzten DB-Schmalspurbahn umfaßt 7,5 km, die sich auf die Hauptlinie zwischen Ortsbahnhof und Schiffsanleger sowie eine Stichbahn zum Kinder- und Jugendheim ‚Westen' verteilen. Der Fahrzeugpark besteht in erster Linie aus vier Stangen-Dieselloks (329 501 - 504), sporadisch kommt Triebwagen 699 001 zum Einsatz.

KBS	10007
autofrei	ja
Spurweite	1000 mm
Anreise	über Jever – Harlingersiel
Anschrift:	Kurverwaltung Wangerooge Obere Strandpromenade W-2946 Wangerooge Tel.: (044) 69 89 0



Inselbahn Rügen
Die 24,4 Kilometer lange Schmalspurbahn (Spurweite 750 mm) verbindet den Normalspurbahnhof Putbus mit den Ostseebädern Binz, Sellin, Baabe, Philippshagen und Göhren. Sechs Dampflokomotiven sind noch auf der Bahn zuhause (99 4632, 99 4633, 99 4801, 99 4802, 99 1782, 99 1784), dazu die ehemalige Heeresfeldbahn-199 001.

KBS	199
autofrei	nein
Spurweite	750 mm
Anreise	über Stralsund nach Putbus oder Binz
Anschrift:	Kurverwaltung Göhren Postfach O-2345 Göhren

Die Mittelhalle des Dresdener Hauptbahnhofes gehört zu den bekanntesten Eisenbahnbauwerken vom Ausgang des vorigen Jahrhunderts.

Ein gutes Stück Heimat

Was haben Dresden und Ehingen gemeinsam? In beiden Städten steht der Dresdener Hauptbahnhof! Der an der Donau ist jedoch 45 mal kleiner als der an der Elbe. Manfred Grimm baute sein schönstes Stück Heimat nach.

Vor mehr als 50 Jahren begann der damalige Soldat Manfred Grimm während einer Stationierung in Eckernförde den Bahnhof seiner Heimatstadt Dresden nachzubauen. Mit Laubsäge und Sandpapier entstanden an langen Abenden und in der wachfreien Zeit Wände, Gesimse, Türmchen und Hallenbögen – alles aus Sperrholz, Linden- und Buchenholzstückchen, die sich rund um seine Barackenunterbringung finden ließen.

Schon als achtjähriger Schüler stand er oft stundenlang auf der stählernen Bogenbrücke, die sich weit über das nördliche Vorfeld des Bahnhofs spannte, und beobachtete die ein- und ausfahrenden Züge, die fauchenden Rangierlokomotiven mit ihren Wagenleinen und die Tätigkeit der Stellwerksbeamten in dem winzigen Befehlsstellwerk, das wie ein Schwalbennest hoch an der Hallenkonstruktion klebte. Und in der Bahnhofsgaststätte seines Großvaters roch es nicht nur nach Tabaksqualm und Dresdener Bieren, sondern eben auch nach Lokomotiven.

Mit 18 Jahren trat Manfred Grimm 1934 in den neugegründeten Dresdener Modelleisenbahn-Club ein. Er begann seine ersten Wagenmodelle zu bauen. Die Idee, den Hauptbahnhof seiner Heimatstadt im Modell nachzubauen, ging ihm schon damals im Kopf herum.

Der zweite Weltkrieg ließ nicht nur die Modellbahnträume sterben. Dem jungen Ingenieur bei der Tor-



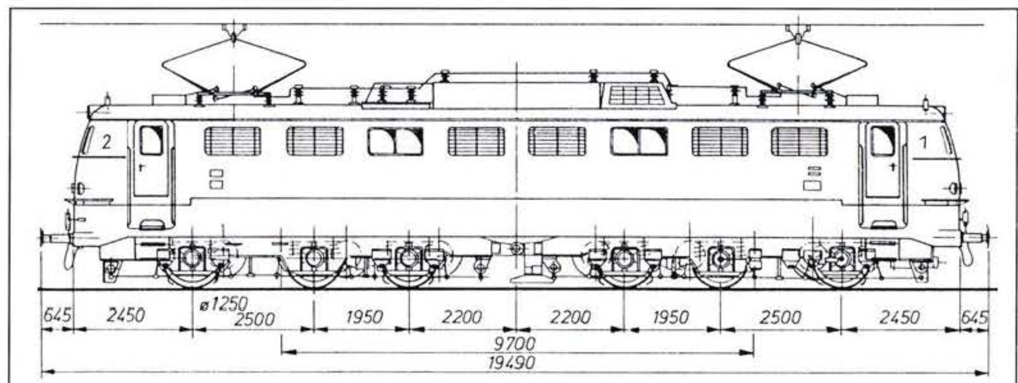
Das Vorbild des obigen Modells in unseren Tagen.



150 104 mit aktueller DB-Farbgebung wartet am 17. Mai 1991 in Laufach auf ihre nächste Schiebeleistung.
Foto: Bäzold

DB 150

Zeichnung im Maßstab 1:160 ≙ Nenngröße N
Nenngröße 0: x 3,55; H0: x 1,84; TT: x 1,33; Z: x 0,72



Ausgewählte Daten:
Radsatzanordnung Co´Co´ · Stromsystem 16 2/3 Hz, 15 kV · Höchstgeschwindigkeit 100 km/h · größte Anzugfahrkraft 441 kN · Dauerleistung 4 410 kW · elektrische Bremse · Dienstmasse 126 t bis 150 025, ab 150 026: 128 t · Treibraddurchmesser 1 250 mm.

DB 150

Das Beschaffungsprogramm der Deutschen Bundesbahn für neue Elektrolokomotiven vom 4. Juni 1954 sah für den schweren Güterzugdienst die Co'Co'-Lokomotiven der Baureihe E 50, ab 1. Januar 1968 als Baureihe 150 bezeichnet, vor. Zunächst lieferten Krupp und die AEG am 3. Januar 1957 die E 50 001 und E 50 002, denen 192 weitere Lokomotiven folgten.
Die E 50/150 waren und sind vorrangig auf den Gebirgsstrecken des Spessart und des Rothaargebirges sowie im Schiebedienst auf den Rampen Laufach – Heigenbrücken und Geislinger Steige anzutreffen, fahren aber auch gelegentlich Reisezüge. Seit 1989 erhalten 60 Lokomotiven Hauptluftbehälterleitungen, um das zentrale Betätigen der Türschließeinrichtungen von Reisezugwagen zu ermöglichen. Die 150 001 bis 150 025 haben Tatzlagerantrieb, die anderen den Siemens-Gummiringfederantrieb, mit dem 1987 auch die 150 025 ausgerüstet wurde. Mit grün-schwarzem Anstrich in Dienst gestellt, bekamen die Maschinen später größtenteils den Türkis-Beige-Einheitsanstrich und werden seit einiger Zeit mit der neuen rotschwarzen Farbgebung und dem weißen Brustlätzchen versehen.
Die E 50/150 waren längere Zeit in Würzburg, Kornwestheim, Bebra und Hagen-Eckessey beheimatet. Die Kornwestheimer Loks kamen 1981 zum Bw Stuttgart 1, und nach Abgabe der Bebraer Maschinen sind sie seit 1989 noch in Hagen 1 (45), Nürnberg 2 (86) und Stuttgart 1 (62) beheimatet. Die durch einen Brand beschädigte 150 069 wurde am 5. März 1987 ausgemustert. Ab 1992 werden die 150er im Raw Dessau unterhalten. Die Lokomotiven 150 038 waren Anfang 1991 bereits dort.

D. Bäzold



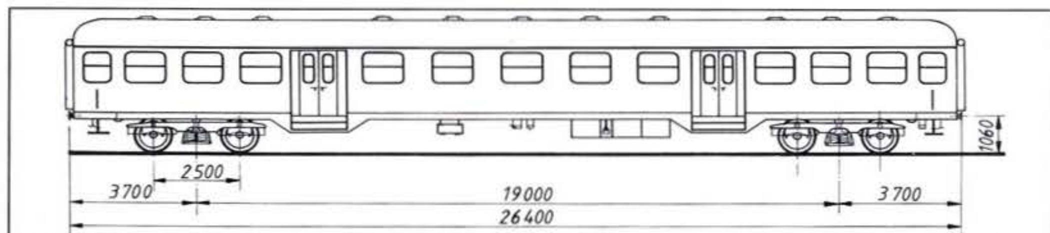
Ursprüngliche Farbgebung: 150 088 am 19. März 1986 im Heimat-Bw Nürnberg Rbf. *Foto: Bäzold*

Bnb 719/721

Zeichnung im Maßstab 1:240
Nenngröße 0: x 5,3; H0: x 2,76; TT: x 2,0; N: x 1,5; Z: x 1,09

Für den Bezirks- und Nahverkehr beschaffte die Deutsche Bundesbahn ab 1958 zahlreiche Vierachser, die als Silberlinge bekannt wurden. In die Fertigung waren sowohl Waggonfabriken als auch Ausbesserungswerke der Deutschen Bundesbahn einbezogen. Letztere verwendeten beim Aufbau dieser Fahrzeuge Material und Teile ausgemusteter Reisezugwagen älterer Bauart.

Die ursprünglich grundsätzlich mit Dampfheizung ausgestatteten Fahrzeuge erhielten inzwischen elektrische Heizung. Von der Bauart Bnb 719 gibt es verschiedene Unterbauarten, die in späteren Jahren entstanden sind und baulich verbessert wurden (Bnb 711 – Bnb 719 Baujahr 1958; Bn (b) 720 und Bnb 721/722 Baujahr 1959; Bn (z)b 733 Baujahr 1964).



Ausgewählte Daten:
Höchstgeschwindigkeit 120-140 km/h, Laufkreisdurchmesser 950 mm, Dienstmasse 28 t, Sitzplätze 100, Aborte 2, Waschräume keine



150 056 mit der DB-Farbgebung am 17. Mai 1990 an der Übergabestelle des Bw München 1.



Reisezugwagen der Bauart Bnb 719 im Jahre 1981. *Foto: DB-Fotodienst/Först*



Reisezugwagen der Bauart Bnb 721 mit neuem Farb-Design für den Regionalverkehr im Jahre 1986. *Foto: DB-Fotodienst/Mantel*

➤ **Seit wann beschäftigen Sie sich mit Ihrem Hobby?** seit 19___

➤ **Womit beschäftigen Sie sich überwiegend?**

☐ Modell ☐ Vorbild

Und zwar:

☐ Dioramenbau ☐ Anlagenbau

☐ Bildarchiv ☐ Sammeln von Lokomotiven und Wagen

☐ Fahrzeug(um)bau ☐ Sammeln von Modellautos

➤ **Wo sind Ihre Interessenschwerpunkte?**

Bahnen in Deutschland und zwar:

☐ 1835 - 1945 (Epoche I,II)

DR	DB	
☐	☐	1945 - 1970 (Epoche III)
☐	☐	1970 - 1985 (Epoche IV)
☐	☐	ab 1985 (Epoche V)

☐ Bahnen in Nachbarländern (Europa) ☐ Bahnen in Übersee

☐ Schmalspurbahnen ☐ Werkbahnen ☐ Eisenbahngeschichte

☐ moderne Diesel- u. Elektrotraktion ☐ Nahverkehr (incl. Seilbahnen)

➤ **An welchen Modellarten sind Sie besonders interessiert?**

(Mehreres kann angegeben werden)

☐ Lokomotiven/Triebwagen ☐ Blechspielzeug

☐ Reisezugwagen ☐ Gebäude

☐ Güterwagen ☐ Zubehör

☐ Gleisbaufahrzeuge ☐ Modellautos

➤ **Was werden Sie in den nächsten 12 Monaten voraussichtlich kaufen?**

☐ Lokomotiven/Triebwagen ☐ Foto-, Film-, Videomaterial

☐ Wagen ☐ bespielte Videos

☐ Zubehör ☐ Eisenbahnliteratur

➤ **Und was schätzen Sie, wieviel Geld werden Sie voraussichtlich insgesamt dafür ausgegeben?**

☐ unter 100 DM ☐ 100 - 200 DM ☐ 200 - 300 DM

☐ 300 - 500 DM ☐ 500 - 1.000 DM ☐ 1.000 - 1.500 DM

☐ 1.500 - 2.000 DM ☐ 2.000 - 3.000 DM ☐ über 3.000 DM

➤ **Was machen Sie sonst noch alles für Ihr Hobby?**

Kreuzen Sie bitte in jeder Zeile an, ob Sie das nie, ab und zu oder häufig machen

Das mache ich...	**nie**	**ab u. zu**	**häufig**
Im Club/Verein mitwirken	☐	☐	☐
Fahrkarten, Kursbücher sammeln	☐	☐	☐
Lokschilder, Uniformen sammeln	☐	☐	☐
Eisenbahnliteratur sammeln	☐	☐	☐
Postkarten, Fotos, Dias, Videos sammeln	☐	☐	☐
Fahrzeugstatistiken führen	☐	☐	☐
Messen/Ausstellungen besuchen	☐	☐	☐
Sammlerbörsen besuchen	☐	☐	☐
An Exkursionen/Sonderfahrten teilnehmen	☐	☐	☐
Das MEB-Fahrzeug-Lexikon sammeln	☐	☐	☐
Verkehrsmuseen besuchen	☐	☐	☐
Mit der Eisenbahn reisen	☐	☐	☐
Bücher über Modellbau lesen	☐	☐	☐
Bücher über das Vorbild lesen	☐	☐	☐
Mich mit Digitalsteuerung beschäftigen	☐	☐	☐

➤ **Wie oft haben Sie sich in den letzten 14 Tagen über Ihr Hobby unterhalten?** ____mal

➤ **Und erzählen da eher Sie oder andere?**

☐ Eher ich ☐ Eher andere

➤ **Ich lese...**	regelmäßig alle Hefte	ziemlich regelmäßig	auch noch ziemlich oft	ab und zu	(ganz) selten	kenne ich nicht näher
__ MODELL EISENBAHNER	☐	☐	☐	☐	☐	
__ Blickpunkt Bahn	☐	☐	☐	☐	☐	☐
__ Eisenbahn-Illustrierte	☐	☐	☐	☐	☐	☐
__ Eisenbahn-Journal	☐	☐	☐	☐	☐	☐
__ Eisenbahn-Kurier	☐	☐	☐	☐	☐	☐
__ Eisenbahn-Magazin	☐	☐	☐	☐	☐	☐
__ Lok-Magazin	☐	☐	☐	☐	☐	☐
__ Märklin-Magazin	☐	☐	☐	☐	☐	☐
__ Miba	☐	☐	☐	☐	☐	☐
__ Straßenbahn-Magazin	☐	☐	☐	☐	☐	☐

↑ **Welche Noten würden Sie diesen Zeitschriften geben? Bitte jeweils eine Schulnote zwischen 1 (sehr gut) und 6 (sehr schlecht) eintragen.**

Fragebogen bitte senden an: **(Fensterbriefumschlag verwenden oder Anschrift ausschneiden und auf Briefumschlag kleben)**

Redaktion
MODELL EISENBAHNER
Postfach 11004

O - 1100 Berlin

Absender:

Name, Vorname (bitte ausschreiben)	Alter
Straße	Telefon
Postleitzahl/Wohnort ☐ Ost ☐ West	Abonnent Käufer MODELL EISENBAHNER ☐ ☐
Beruf	Mitleser bei ☐ ☐

Wir bitten um deutliche Schreibweise, da wir die Angeben per EDV aufnehmen. Wir garantieren die vertrauliche Behandlung Ihrer Angaben. Vielen Dank.

➤ An welchen Themenbereichen sind Sie darüberhinaus noch sehr interessiert?

- ☐ Lokomotivgeschichte
- ☐ Modellbahngleispläne
- ☐ Osteuropäische Eisenbahnen
- ☐ Streckengeschichte
- ☐ Fahrzeugstatistik
- ☐ Moderne Stellwerke
- ☐ Ausbesserungswerke
- ☐ Modellbahnelektronik
- ☐ Moderne Bahnhöfe
- ☐ Historische Bahnhöfe
- ☐ Modellbahngeschichte
- ☐ Historische Stellwerkstechnik
- ☐ Moderne Fahrzeugtechnik
- ☐ Lokumlaufpläne

➤ Was machen Sie alles für Ihr Hobby?

Kreuzen Sie bitte in jeder Zeile an, ob Sie das nie, ab und zu oder häufig machen

Das mache ich...	**nie**	**ab u. zu**	**häufig**
An meiner Anlage bauen	☐	☐	☐
Fahrzeuge bauen/umbauen	☐	☐	☐
Mit Kindern Eisenbahn spielen	☐	☐	☐
Ganz besonders auf Originaltreue achten	☐	☐	☐
Fahrzeuge tauschen	☐	☐	☐
Für mein Hobby in Fachgeschäften einkaufen	☐	☐	☐
Im Warenhaus einkaufen	☐	☐	☐
Beim Versandhandel bestellen	☐	☐	☐
Etwas von privat kaufen	☐	☐	☐
Kataloge/Prospekte lesen	☐	☐	☐
Anzeigen in Fachzeitschriften studieren	☐	☐	☐
Nach günstigen Angeboten suchen	☐	☐	☐
Am Kiosk in Zeitschriften blättern	☐	☐	☐
Mich in Fachgeschäften informieren	☐	☐	☐
Nach neuen Motiven, Vorlagen suchen	☐	☐	☐
Vorbilder fotografieren	☐	☐	☐
Vorbilder filmen	☐	☐	☐

➤ Beschäftigen Sie sich das ganze Jahr über mit Ihrem Hobby?

☐ ja, das ganze Jahr über

☐ nein, vorwiegend in den Monaten: ☐ Jan./Feb. ☐ Juli/August ☐ März/April ☐ Sept./Okt. ☐ Mai/Juni ☐ Nov./Dez.

➤ Besitzen Sie ein eigene Sammlung? ☐ nein

☐ ja, mit ca._______Lokomotiven für ca._________DM

☐ ja, mit ca._______Wagen für ca._________DM

➤ Besitzen Sie eine eigene Modelleisenbahnanlage? ☐ nein

☐ ja, mit ca._______m^2 Fläche Gesamtwert ca.___________DM

➤ Welche Nenngröße hat Ihre Anlage?

☐ Z	☐ $H0_{m/e}$	☐ 0
☐ N	☐ H0-Märklin	☐ I
☐ TT	☐ H0-Trix-Express	☐ II/II_m
	☐ H0-Zweischienen	Sonstiges:__________

Unterstreichen Sie bitte die Nenngrößen, die Sie auch noch interessieren!

➤ Wollen Sie die Spur/Größe wechseln?

☐ ja, auf Nenngröße______________ ☐ vielleicht ☐ nein

➤ Was trifft Ihrer Meinung nach alles auf den MODELL EISENBAHNER zu?

- ☐ Der MODELL EISENBAHNER sollte Fachgeschäfte vorstellen.
- ☐ Die Formate der Fotos und Abbildungen sind gut.
- ☐ Berichte über Museen sind mir wichtig.
- ☐ Modellautos gehören auch zur Modelleisenbahn.
- ☐ Die Mischung aus Modell und Eisenbahnvorbild ist prima.
- ☐ Die Titelseite ist gut gestaltet.
- ☐ Es sollte mehr über das Vorbild berichtet werden.
- ☐ Der MODELL EISENBAHNER berichtet umfassend über das Modellbahnhobby.
- ☐ Es ist gut, daß über Eisenbahn und Modellbahn berichtet wird.
- ☐ Ich erwarte vom MODELL EISENBAHNER auch noch andere Informationen.
- ☐ Auf Detailaufnahmen von Modelleisenbahnen kann ich verzichten.
- ☐ Die Markttips sind mir wichtig.
- ☐ Die Originaldokumente bei historischen Beiträgen sind wichtig.
- ☐ Ich kann auf die Rubrik Fahrplan nicht verzichten.
- ☐ Ich vermisse Berichte über außergewöhnliche Sammlungen.
- ☐ Die Kurz- und Bildnachrichten vom Vorbild sind umfassend.

➤ Wie zufrieden sind Sie mit dieser Ausgabe?

☐ sehr zufrieden ☐ zufrieden ☐ weniger zufrieden ☐ nicht zufrieden

Kritikpunkte: ....

....

....

....

....

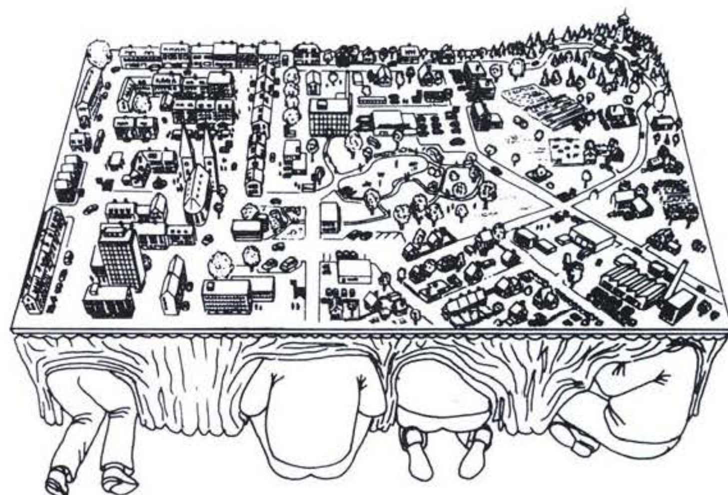
➤ Seit wann lesen Sie den MODELL EISENBAHNER?

seit 19____

➤ Wieviele Personen lesen diese Ausgabe noch? _____

➤ Sammeln Sie den MODELL EISENBAHNER?

☐ ja, seit 19____ ☐ nein



➤ Auf welche Firmen/Marken treffen folgende Aussagen zu?

Tragen Sie bitte die **Kennziffer(n)** der Firmen/Marken ein.
Sie können **jeweils mehrere Firmen/Hersteller** nennen:

Gute Auswahl ....

Macht gute Werbung ....

Hoher Sammlerwert ....

Gutes Aussehen ....

Gute Verpackung ....

Neuester technischer Stand ....

Gute Verarbeitung ....

Hohe Detailtreue ....

Gutes Preis/Leistungsverhältnis ....

Ich mag die Marke ....

Gute Bausätze ....

➤ Von welchen dieser Firmen/Marken besitzen Sie.....

(Bitte Kennziffer(n) angeben)

am meisten: ....

einiges: ....

Einzelstücke: ....

01 : Arnold
02 : Auhagen
03 : Bemo
04 : Bemo/Zeuke
05 : Brawa
06 : Brekina
07 : Busch
08 : Faller
09 : Fleischmann
10 : Gützold
11 : Heki
12 : Hamo
13 : Herr
14 : Hobbytrain
15 : I.M.U.
16 : Ibertren
17 : Jouef
18 : Kato
19 : Kibri
20 : LGB
21 : Liliput
22 : Lima
23 : Märklin
24 : Merten
25 : Noch
26 : Peko
27 : Permot/Hruske
28 : Piko
29 : Pilz
30 : Pola
31 : Praline
32 : Preiser
33 : Railex
34 : Revell
35 : Rietze
36 : Rivarossi
37 : Roco
38 : Sachsenmodelle
39 : Schneider
40 : Seuthe
41 : Sommerfeldt
42 : Trix
43 : Viessmann
44 : Vollmer
45 : Weinert
46 : Wiking
47 : Zeuke
48 : Zimo

➤ Welche Beiträge in diesem Heft haben Sie gelesen und wie haben Sie diese interessiert?

		sehr interessiert	**auch noch** interessiert	**nicht** interessiert	**nicht gelesen**
Editorial: Zurückgetreten	S. 5	☐	☐	☐	☐
Fahrplan: Termine von Reisen, Ausstellungen, Märkten	S. 5	☐	☐	☐	☐
Das Dresdner Nadelöhr - Ein Bahnhof baut um	S. 6	☐	☐	☐	☐
Fahrplanwechsel: Berlin - Dresden wieder unter zwei Stunden	S. 11	☐	☐	☐	☐
Umgezogen - Das Raw Perleberg zog nach Wittenberge	S. 12	☐	☐	☐	☐
Sperrpause - Die Klappbrücke am Rügendamm wird erneuert	S. 14	☐	☐	☐	☐
Ein Ereignis - zwei Feste: 150 Jahre Eisenbahnen in Schlesien	S. 15	☐	☐	☐	☐
Mit dem AVE nach Santa Maria - Spaniens Hochgeschwindigkeitszug	S. 16	☐	☐	☐	☐
Drehscheibe: Nachrichten vom Vorbild	S. 19	☐	☐	☐	☐
Sonne, Sand und Schmalspur: Reisen zur Eisenbahn an die Küste	S. 24	☐	☐	☐	☐
Ein gutes Stück Heimat - Der Dresdener Hauptbahnhof im Modell	S. 26	☐	☐	☐	☐
MEB-Fahrzeuglexikon	S. 27	☐	☐	☐	☐
Güterschuppen: Kleinanzeigen	S. 32	☐	☐	☐	☐
Modelldrehscheibe: Neuheiten auf dem Modellmarkt	S. 38	☐	☐	☐	☐
Mit Haken und Öse: TT-Kupplungen	S. 41	☐	☐	☐	☐
Wagenbeleuchtung mit LED	S. 42	☐	☐	☐	☐
Glockenanker-Spezialitäten - Faulhaber auf Spur 0	S. 44	☐	☐	☐	☐
Tips und Tricks	S. 46	☐	☐	☐	☐
Auskunft: Buch- und Videobesprechungen	S. 48	☐	☐	☐	☐
An der Weinstraße - Museumsbesuch in Neustadt	S. 49	☐	☐	☐	☐
Bahnpost: Leserbriefe	S. 51	☐	☐	☐	☐
Vorschau: Was bringt Heft 8/92	S. 52	☐	☐	☐	☐

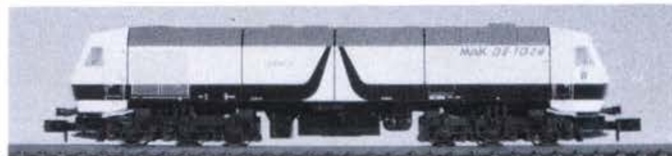
➤ Und welche Beiträge haben Sie zuerst gelesen?

1.) Seite..........Beitrag..........

2.) Seite..........Beitrag..........

Liebe Leser des MODELL EISENBAHNERS,







vor zwei Jahren wandten wir uns das erste Mal an Sie, um zu erfahren, was Sie im Hinblick auf uns und unser gemeinsames Hobby bewegt. Unser Blatt hat sich seitdem gewandelt, viele Ihrer Hinweise sind realisiert worden.

Heute fragen wir Sie erneut. Und damit Ihnen das Antworten leichter fällt, verlosen wir unter den Einsendern die drei hier abgebildeten Fahrzeuge von Arnold, Fleischmann und Roco - und als Hauptpreis eine Schweizreise mit der IGE-Bahntouristik zum Bernina-Glacier-Express vom 21. bis 25. Oktober 1992 incl. Übernachtung und Frühstück. Für zwei Personen, versteht sich.

An der Verlosung nehmen alle Fragebogen teil, die bis **Montag, dem 17. August 1992** bei uns eingegangen sind.

Vielen Dank und herzliche Grüße

F. Borchert, Chefredakteur

➤ **Was trifft Ihrer Meinung nach auf das Modell-/Eisenbahn-Hobby alles zu?** (Bitte ankreuzen!)

- ☐ Ich wünsche mir mehr Modelle der DR aus der Zeit nach 1945
- ☐ Modellbahn und Eisenbahn sind ein typisches Vater-Sohn-Hobby
- ☐ Man muß sehr viel Zeit aufbringen
- ☐ Angekündigte Messeneuheiten kommen zu spät auf den Markt
- ☐ Es interessieren sich zu wenig junge Leute für das Hobby
- ☐ Zuviele Neuheiten kommen nur noch als Sonderserien
- ☐ Bastelmaterialien belasten die Umwelt
- ☐ Die Beratung in Modellbahn-Fachgeschäften ist gut
- ☐ Ist ein Hobby mit Zukunft
- ☐ Ist ein teures Hobby
- ☐ Fachzeitschriften schaffen Übersicht auf dem Markt
- ☐ Wiederauflagen älterer Modelle interessieren mich
- ☐ Computer sind auch für Modelleisenbahnfans ein nützliches Hilfsmittel
- ☐ Der Platzbedarf ist ein Problem
- ☐ Das Angebot an technischen Neuheiten ist unübersichtlich
- ☐ Wenn ich im Fachgeschäft gute Beratung bekomme, akzeptiere ich einen höheren Preis

➤ **Jeder hat ja Träume. Was sind Ihre Traumlokomotiven?**

Hersteller/Baureihe: .... Maßstab: ....

Hersteller/Baureihe: .... Maßstab: ....

➤ **Auf welche Zeitschriften treffen folgende Aussagen zu?**
Tragen Sie bitte die **Kennziffer(n)** der Zeitschriften ein.
Sie können **jeweils mehrere Zeitschriften** nennen.

Gibt zuverlässige Preis-Informationen ....
Großes Lesevergnügen ....
Zeitschrift zum Sammeln ....
Hervorragende Papierqualität..................................
Vorbild- und Modellteil sind gut getrennt..................................
Gut recherchierte Beiträge über das Vorbild ....
Hohe fachliche Kompetenz ....
Ist gut aufgemacht..................................
Interessante Kleinanzeigen..................................
Interessante Händler-Anzeigen ....
Hervorragende Fotoqualität..................................
Informative Praxistips..................................
Bietet viel fürs Geld ....

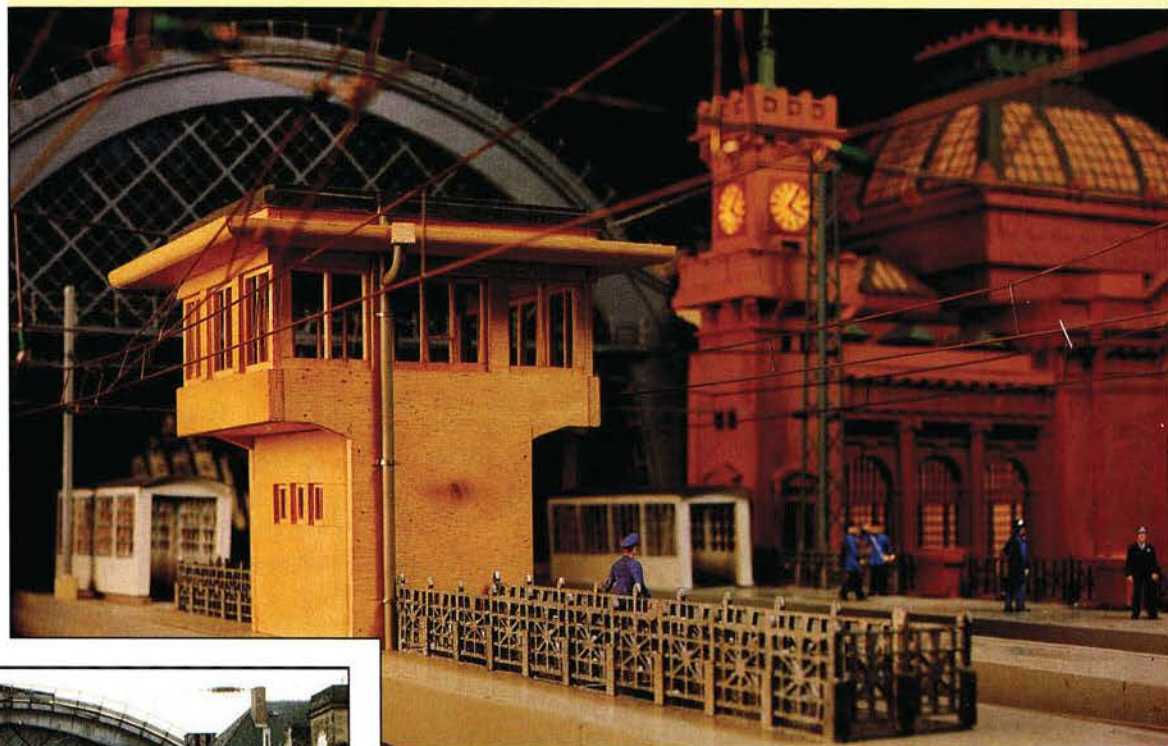
01: Blickpunkt Bahn
02: Eisenbahn-Illustrierte
03: Eisenbahn-Journal
04: Eisenbahn-Kurier
05: Eisenbahn-Magazin
06: Lok-Magazin
07: Märklin-Magazin
08: Miba
09: Modell Eisenbahner
10: Straßenbahn-Magazin

➤ **Würden Sie für eine neue Zeitschrift 4,50 Mark ausgeben, die im Vergleich zum MODELL EISENBAHNER wesentlich im Umfang erweitert wäre?**

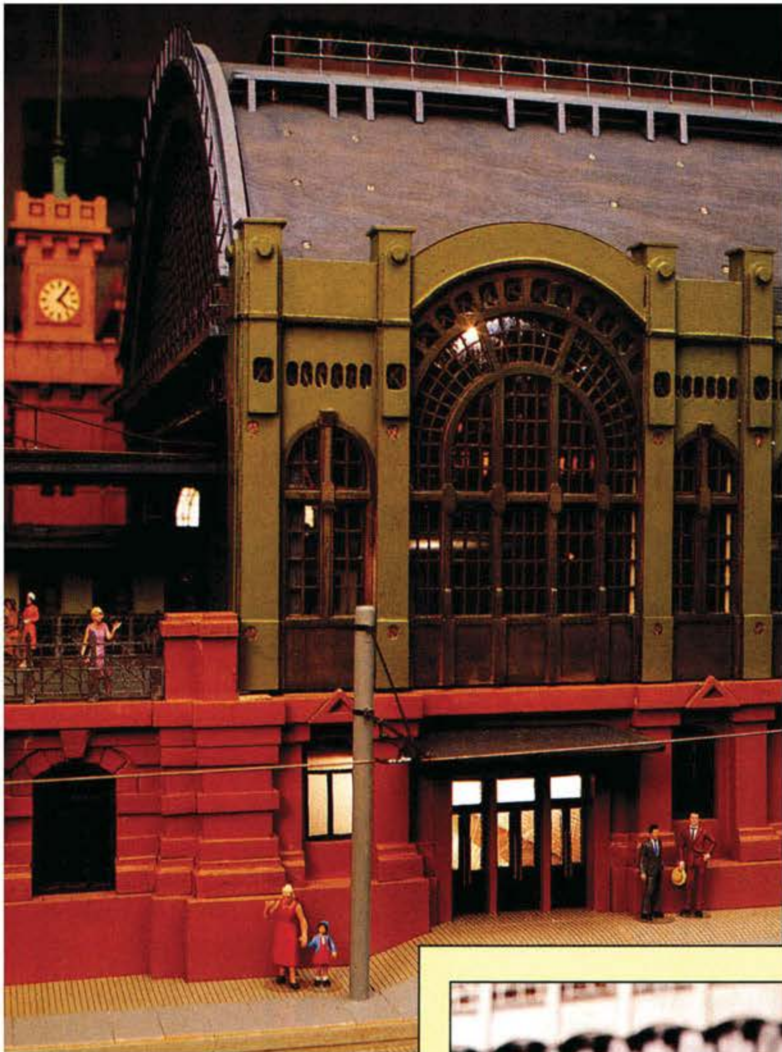
☐ ja, ganz sicher ☐ ziemlich sicher ☐ weiß noch nicht genau ☐ nein, sicher nicht

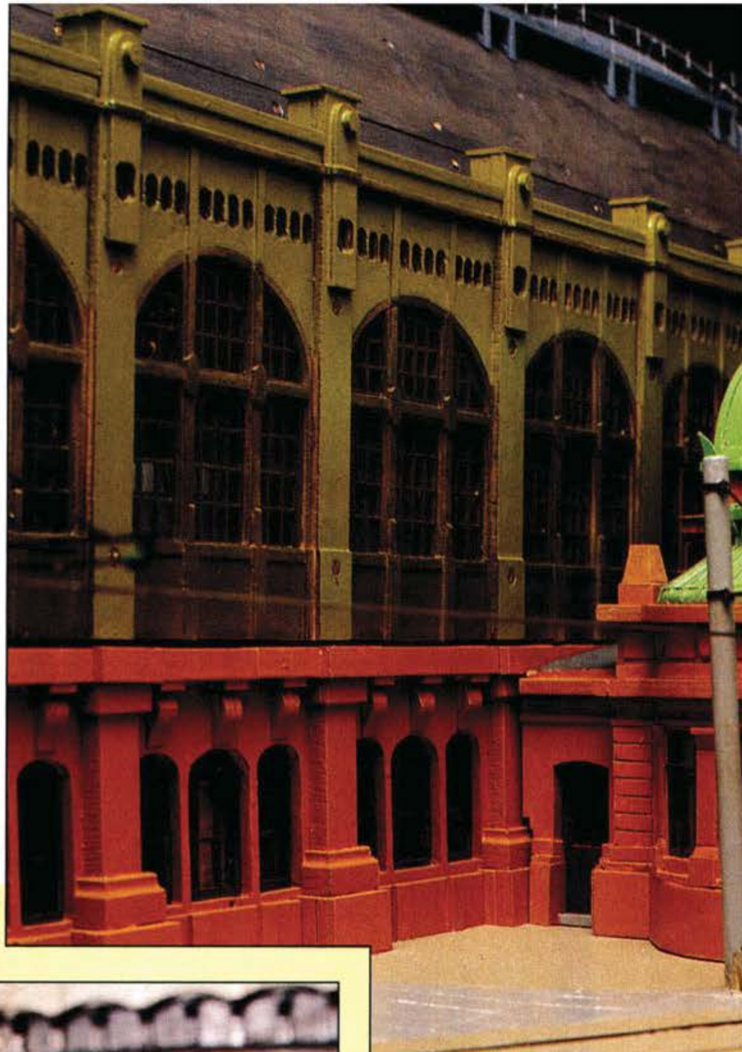
pedo-Versuchsanstalt Eckernförde jedoch verschaffte die Situation plötzlich Zeit und Möglichkeiten, seine Idee Wirklichkeit werden zu lassen.
Nach Fotos und Zeitungsausschnitten entstanden zunächst die Zeichnungen. Dann schnitt er in mühevoller Laubsägearbeit die Bahnhofseinzelteile aus Sperrholz zu. Die Hauptmaße wurden während spärlicher Heimaturlaube durch Abschreiten der Fronten und Zählen der Steinschichten ermittelt, die Zwischenmaße geschätzt. Daß ihm das hervorragend gelungen ist, beweist der ausgezeichnete Gesamteindruck des Modells und dessen Vergleich mit dem Original.
Der Zufall rettete das Modell in der Nenngröße 0 vor dem Dresdener Inferno am 13. Februar 1945. Aus dienstlichen Gründen hatte nämlich Soldat Grimm die fertigen Bahnhofsteile von Eckernförde nach Hause schicken müssen, wo sie sein Schwiegervater in seinem Gartenhäuschen deponierte – eine wahrlich glückliche Entscheidung des alten Herrn. Als die Grimms 1958 an die Donau zogen, blieb das Prachtstück an der Elbe. Erst die Schwiegereltern brachten das Modell bei ihrer Übersiedlung 1965 mit in den Westen, wo es seither im Keller des Ehinger Einfamilienhauses aufgestellt ist.
Die einfache Gleisanlage ist völlig dem Bahnhofsmodell untergeordnet. Sie besteht aus zwei zweigleisigen Ovalen in zwei Ebenen: In der unteren Ebene enden die Gleise 9 bis 14 stumpf in der Haupthalle. Die obere Ebene besteht aus den zwei Seitenhallen, die eine mit drei und die andere mit vier Durchgangsgleisen bestückt. Die Straßenbahn fährt auf ihrer Showstrecke zweigleisig am Haupteingang des Bahnhofs vorbei und anschließend eingleisig – wie das auch im Original der 30er Jahre der Fall war – entlang der Ostfassade, vorbei am Königspavillon mit seiner prächtigen Gestaltung. Danach hat sie ihre Bedeutung für den Anlagenbetrieb verloren; sie endet in zwei Wendeschleifen.
Das Bahnhofsgebäude entstand etwa im Maßstab 1:60. Es ist insgesamt 2,10 m breit und 2,20 m lang. »Bei dieser Größe fällt der im Maßstab um 25 Prozent gegenüber den Gleisen verkleinerte Bahnhof überhaupt nicht auf«, erläutert der 76jährige. Die Gleise sind echte Spielbahngleise der Firma MÄRKLIN aus den 40er Jahren, die sich ihrer Mittelschiene und engen Radien nicht zu schämen brauchen.
»Daß trotzdem noch 100 m Gleise und 72 Weichen – z. T. im Eigenbau – zusammengekommen sind, ist ganz einfach der Tatsache ge-


Wenn im Dresdener Bahnhof in Ehingen die Lichter angehen, beginnt für Manfred Grimm die schönste Stunde des Tages.


Ein Blick auf die westliche Seitenhalle mit den Ausfahrgleisen in Richtung Pirna.


Das Original zu obigem Modell im Zustand Mai 1992.





Im Modell fährt die Straßenbahn unmittelbar an der östlichen Seitenhalle entlang.

Der Anbau des berühmten Königspavillons am n

schuldet, daß alle Möglichkeiten ausgenutzt wurden, im Bahnhof vorbildgetreuen Betrieb zu veranstalten«.

Die Arbeiten an diesem Lebenswerk waren längst nicht abgeschlossen, als es 1965 der Erbauer wieder in den Händen hatte. Während seiner Berufstätigkeit als Konstrukteur konnte nur mal so ganz nebenbei daran gebastelt werden, zumal sich der nunmehrige Ehinger Bürger ganz stark im Naturschutz und beim Erhalt bedrohter Naturschönheiten in seiner neuen Heimat am Fuße der



Auch diese Perspektive war und ist charakteristisch für den Bahnhof: Ein Hechtwagen zwischen den Brücken vor dem Haupteingang.

Schwäbischen Alb widmete.

»Es gibt auch heute noch ständig etwas daran zu bosseln«, lächelt Manfred Grimm. Erst als er 1978 in den Ruhestand ging, konnte zügig an der Fertigstellung gearbeitet werden. So wurde, um die große Mittelhalle zu bauen, extra ein Gerüst konstruiert, auf dem Manfred Grimm liegend über der Anlage werkeln konnte. »Auch für die Verlegung der Fahrleitung war dieses Gestell unentbehrlich«.

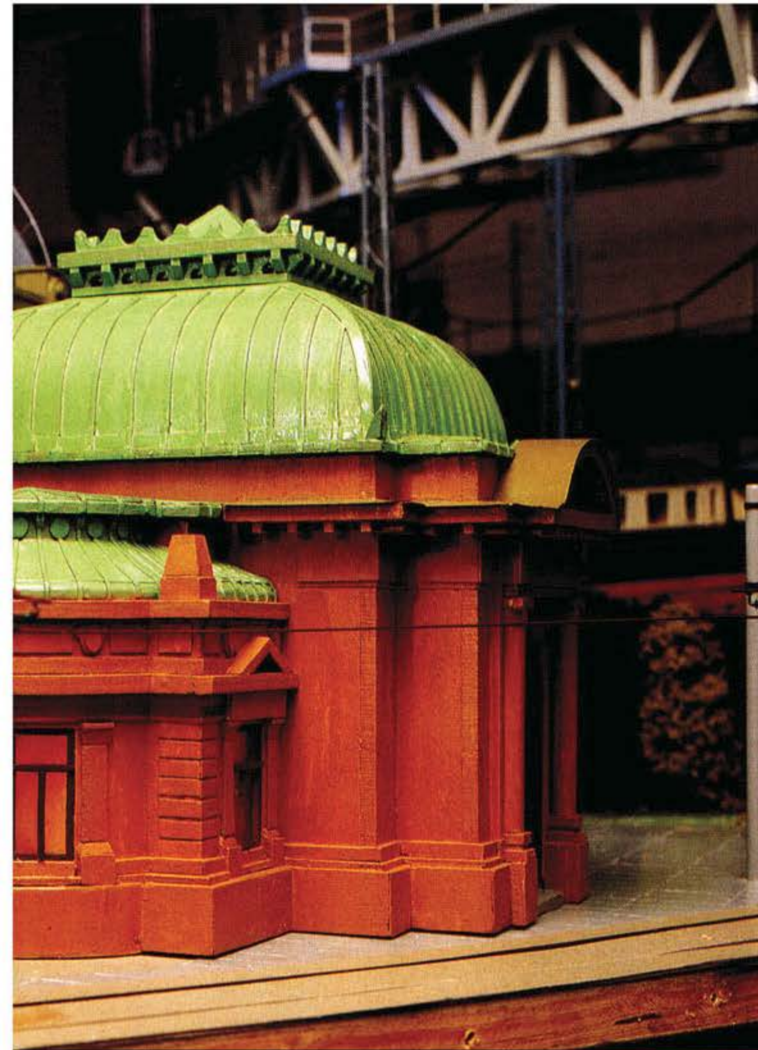
Jetzt, da alles (fast) fertig ist, klingt bescheidener Stolz aus dem Resümee des Sechsund-



Die Gesimse und Gewände geben dem Bahnhofsbau das Profil.



Heute erstrecken sich moderne Stahlbetonbauten an der Stelle, die das linke Foto zeigt.

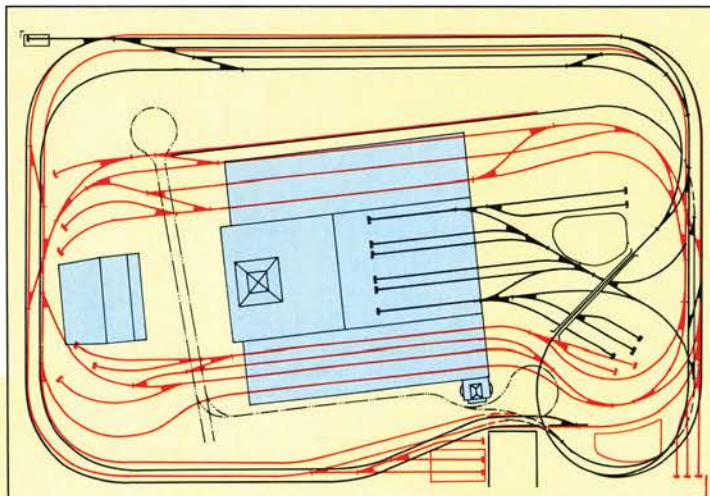


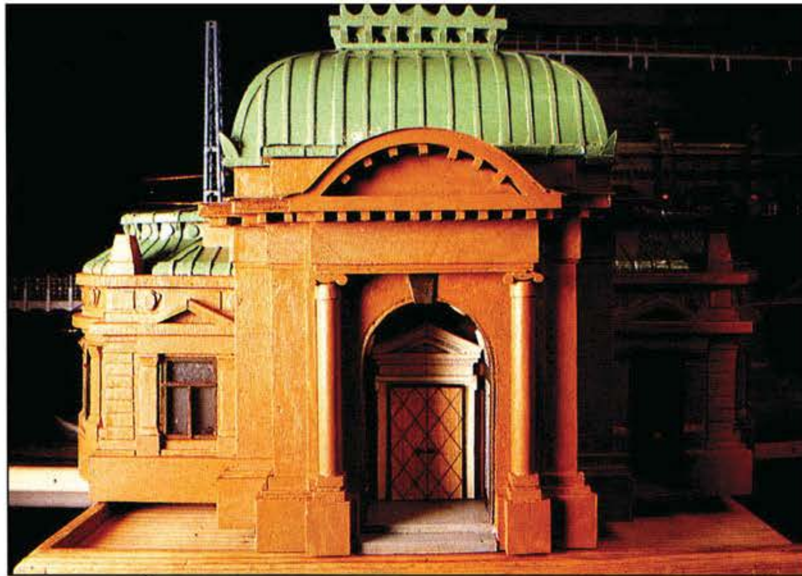
…n Teil der Westhalle. Hier rastete die Familie des Monarchen vor und nach den Reisen.

siebzigjährigen: »Ich wollte oft auf die bequemere und kleinere Nenngröße H0 umsteigen und alles bis dahin Geschaffene sausen lassen. Wieviel Stunden ich am Bau des Bahnhofs zugebracht habe, kann ich beim besten Willen nicht errechnen, es mögen einige zig Tausend gewesen sein. Nur zum Vergleich: Für das Aussägen eines Geländerfeldes für das Bahnhofsdach benötigte ich eine halbe Stunde. Mehrere Meter davon gibt es. Und von deren Befestigung in unzähligen Bohrungen kann ich einige Liedchen singen«.

Schön, wenn ein Mensch im Alter sagen kann, er habe sich eine Lebensaufgabe erfüllt. Schade, daß dieses Prachtstück im Ehinger Hobbyraum so wenige Menschen sehen können. Ein Kunstprofessor bestätigte Manfred Grimm einst den hohen künstlerischen und historischen Wert seiner Arbeit. Die Verantwortlichen für die Rekonstruktion und den historischen Wiederaufbau des Dresdener Hauptbahnhofes sollten dieses einmalige Modellstück nicht aus den Augen lassen.

Georg Kerber, Fotos: KLAWIAN





Noch einmal der Königspavillon in seiner ganzen Modellschönheit.



Peischenleuchten gab es in den 40er Jahren noch nicht. Sie wurden erst jüngst aufgestellt.



2,20 Meter Flaniermeile der Spur-0-Figuren entlang des Dresdener Hauptbahnhofs im Modell.

Modell Eisen Bahner Güter-schuppen

Anzeigenschluß für die nächsterreichbare Ausgabe Heft 8/92, ist am 13. Juli 1992

Händleranzeigen sind mit „H" gekennzeichnet



Bucher Str. 109 · 8500 Nürnberg 90 · Tel. 0911 / 346507

Biete

Uhrmacherwerkzeuge für den Eisenbahn-Modellbau, z. B. Gewindebohrer ab M 1,0, Laubsägeblätter, Mini-Abziehvorrichtung. Kat. MEB gg. DM 5,- per Scheck od. in Briefm. Fohrmann-Werkzeuge, Postf. 146, W-4355 Waltrop. H

Reihe Kl. Eisenbahn-Hefte 2 "Die Prignitzer Schmalspurbah.", mit Vers. 12,-. Best. an Taege, Dimitroffallee 172, O-1800 Brandenburg/Havel H

ME 1974-1991, kpl., LA „Sachsen" 1 u. 2, da Band 1, suche TT E 70. Angebot an: U. Martin, E.-Thälmann-Str. 77, O-5900 Eisenach

Bing-Lok 7104 Spur 0, vierachsig, 18 Volt, gut erhalten, gegen Gebot zu verkaufen. Chiffre ME07/609922

Liliput Straßenbahn, 150,-, Liliput Köf, 95,-, ROCO Köf, 95,-. Nachnahmeversand. Albrecht-Zantner, Am Feuerschanzengraben 20, 3400 Göppingen, Tel. 0551/7700857

Modellbahnanlage Spur N, 1,70x0,60, Piko-Gleis, ohne Rollmaterial, DM 500,-. R. Werheid, Goethestr. 23, 8400 Riesa

Biete v. BR 44359 Betriebsb., Stammheft f. Tenter u. Kessel, Preisangeb. an: S. Meißner, R. Breitscheid Str. 1, O-8500 Bischofswerda

Eisenbahnliteratur, Liste gegen 1,- frankierten Umschlag v. K. Strauch, Distelfinkweg 70, 1000 Berlin47

Sammlungsauflösung H0 u. TT. Friedel, Golzowerstr. 25, O-1147 Berlin, Tel. 5276894

Lokschild 78001, m. Schildern „Bw. Hamburg-Altona" u."ED Hamburg" (Messing) auf Holzpl. geschraubt, und Betriebsbuch 78001 (m. orig. Abnahmeurkunde), nur gemeins. zu verk. Angebote an Chiffre ME07/612313

Roll. Mat. f. H0 + TT zu verkaufen. Liste gg. Freiumschlag. G. Börnchen, Eutiner Str. 9, O-2520 Rostock 25

Märklin H0 3043/7 Schwed. E.-Lok, Aufl. 1800 Stck. (Rarität), RC 1018, neu, DM 380,-; 3528, E 91, neu, DM 380,-. Tel. 0261/51866

Piko-H0 41, 80,-, 03, 80,-, 95, 130,-, 75, 80,-, 86, 65,-, 106, 70,-, 120, 70,-, E 42, 65,-, ES 499, 60,-, VT 137 + 145, 75,-, VT 137, 120,-. VT 137, 60,-, alles neu. T. O-Berlin 6560322

Bornemann - 75 Jahre Harzquer und Brockenbahn, DM 24,80 und weitere 300 Schmalspur-Buch- und Videotitel, Liste gegen 2,- DM Briefmarken. B. Beckmann, Limmerstraße 79, W-3000 Hannover

5579 KÖF u. E 91, silber, zus. 5000,-, 5516 E 91, braun, 4500,-, 5579 Deko, 1050,-. Tel. 07251/18439

Rokal TT, Liste gegen Freiumschlag (z. B. neue T). I. Vierk, Billwerderstr. 29 A, W-2050 Hamburg 80

Verk. Loks u. Wagen, Spur TT, Liste anfordern, gesamt ca. DM 1000,-, auch einzelner Verkauf. R. Lange, Wehrstr. 31, O-7840 Senftenberg

Verk. Modelleisenbahner 1/70 bis 6/89. W. Sakschesky, W. Seelenbinder-Str. 24, O-8400 Riesa

Verk Sp. 0 Bavaria, 2 Loks, 16 Wag., Zub., ca 1910, 1 Dampfm. Ang. an Vogt, Str. d. 8. Mai 10, O-7702 Bernsdorf

SCHOLZ
MODELLEISENBAHNEN
CLICHYSTRASSE 8 · W-7920 HEIDENHEIM
TELEFON (0 73 21) 4 16 44/2 16 47

JETZT ZUGREIFEN:

Liliput ETA 177 der DR, grün	**DM 106,00**
Rivarossi „Henschel-Wegmann-Zug" DR	**DM 629,00**
Lima Ellok BR 103 der DB, neurot	**DM 99,00**
Roco Zirkuszug II /44009)	**DM 133,50**

Auslaufartikel Liliput, Liste gegen Rückporto!!!

TT roll. Mat. u. Zub., OVP, neuw. m. H0 Autos, Liste 1,-. R. Otto, Bebelstr. 82, 9800 Reichenbach

Verk. Bemo FM VI K, DM 400,-, div. Piko N Material, H. Wegmann-Zug, DM 320,- (Arnold), BR 17, DM 150,-, BR 03, DM 160,- (Minitrix). W. Krabbes, Fritz-Lang-Str. 18, O-1599 Potsdam

Lilliput + Roco Dampf- u. Dieselloks Triebwagen, Ep III, Vitrinenmodelle zu verkaufen, ferner Weinert V 36 FM aus BS und Lill. Tenderaufsatz Kohle (1.10.). Tel. 0511/317859

Lokschilder E-Diesellok, Liste gg. frankiert. Rückumschl. M. Panhaus, Kopernikusstr. 7, O-Frankenberg

Verk. H0-2L-Gleichstr, Röwa V 216, E 60, E 91, T3 m. Schleppt., div. Wagen, Märklin Hamo E 63 braun, BR 44, 18, 74, 86 Rivarossi BR 10, 39, 98⁰ Meyerlok, E 19 rot od. schwarz. D. Janowski, Tietjenstr. 28, W-1000 Berlin 49

Vitrinen f. Bahn/Autos, stabile Ausf., weiß, Glasschiebetüren, verschiedene Größen, z. B. 90X1,35 = 180,- DM. Janowski, Tietjenstr. 28, W-1000 Berlin 49

Werkzeuge, Maschinen, Kleinstprofile, Metall und Holz, Bleche, Sperr- und Balsaholz, Muttern und Schrauben M 1 - M 6, Ritzel, Stirnräder u. Schnecken, für Modellbauer und Modellbahnzubehör. Katalog (ca. 235 Seiten) anfordern mit DM 9,- in Briefmarken
Haible KG · Postfach 1607 · 7910 Neu-Ulm

Verkaufe TT-Bahn 100x140 cm m. Zubehör, Wandmontage, herunterklappbar, 7 Loks, viele Wagen, DM 200.-. Tel. O-Erfurt 416400

Lok-Magazin 1-165, an Abholer. Gebote an: G. Kahlmann, A.-Stifter-Str. 27, W-6903 Neckargemünd

GESCHÄFTSÜBERNAHME



HARDENBERG STATION

Wimmer Zinnmodelle

Achtung:
geänderte Öffnungszeiten
Dienstag – Freitag 9.00 – 18.00 Uhr
Samstag 9.00 – 13.00 Uhr
(montags geschlossen)

HARDENBERG
Siegfriedstr. 1 · 1000 Berlin 44
Telefon 030/625 5214
Fax 030/626 8156

Fordern Sie unsere Versandliste gegen DM 10,– an!

Für Berlin und sein Umland:
Modellbahn BRAUSE
Drontheimer Straße 1 · W-1000 Berlin 65 (Wedding)
Nähe U-Bahnhof Osloer Straße
Telefon (030) 4935864 · Fax (030) 4942072

Große Auswahl fast aller führenden europäischen Modellbahnhersteller (Z, N, TT, H0e, H0m, H0, I, LGB) zu **günstigen Preisen!** Ständig Sonderangebote und Gelegenheiten. Modellautos, Zubehör, Fachzeitschriften, Bücher, Videos – Reparatur- und Ersatzteilservice (eigene Werkstatt) – Digitale Mehrzugsteuersysteme
Wir freuen uns auf Ihren Besuch! – dienstags geschlossen –

Preiswerte Modellbahntechnik in Riesenauswahl

MAX ENGEL

MODELLBAHNHOF OSTSTEINBEK

geöffnet: Mo – Fr. von 8.00–18.00 Uhr, Sa. 9.00 – 13.00 Uhr

2000 Oststeinbek · Im Hegen 4 · Tel.: 040/712 00 64
hinter Wertkauf – bei den Eisenbahnwagen – Eigene Parkplätze
Autobahnabfahrt Hamburg-Öjendorf

Waggontreff

Breites Sortiment aller führenden Modellbahnhersteller. Zubehör, Videos und Fachbücher. Modellautos, Beschriftungen von Gaßner, autorisierter Händler für historisches Eisenbahn-Archiv, Kleinteile von Weinert und Günther. Plastikbausätze von Revell, Italeri, Airfix, Tamiya, Heller u. a.

Wolfgang Täschner
Rosenstr. 3 · 1170 Berlin · ☎ Ost 6565358

Das Modellbahnfachgeschäft im Südosten Berlins

Wer hilft uns? Aus Platzmangel kpl. TT-Bahn zu verk., 10 Loks, 50 Hänger, Weichen, Lampen, Bäume, Häuser,Autos u. Schienen, alles noch z. alten Preis, nur kpl., NP 3000,-, zu verk. für 2000,-. A. Sahr, Sprengbergerstr. 23, O-7570 Forst/L

FAULHABER MOTOREN

Von 10–35 mm ∅, 0,27–73 Watt, dazu GETRIEBE von 3:1–943447:1 Modell b. Zubehör, Telefunken-SOLARZELLEN, SOLARMODULE usw. Katalog mit Tips und technischen Daten gegen DM 6,80 in Briefmarken oder Scheck von

LEHNERT ELEKTRONIK VERSAND
Am Taubenloch 35 · 6927 Bad Rappenau

Märklin H0 Loks, Wagen, Zugpackungen (teilw. Orig.kart.), M- u. K-Gleise, Weichen, Signale, O-Leitung. Trafos etc., günstig abzugeben, Ausf.liste gg. DM 2,40 in Briefm. von: R.M. Höhl, Wutachstr. 4 a. W-7523 Graben

Biete TT-Modelle BTTB, Zeuke, Rokal, CSFR-Wagenbausätze, Kleinserien, Literatur, H0, russ. Dampflok Oʷ + Wagen, Set BR 75 Sächs. u. SNFC + Wagen, suche TT BR 86, 56. Liste gg. DM 2,- in Briefmarken. Th. Böttger, Goethestr. 22, O-9417 Zwönitz

Verk. in TT-BR 106, DR orange, DM172,50, BR 106, grau, DM 175,50, Kesselwagen m. B., ab DM 16.95. Fa. Klose, Dorfstr. 12, O-7251 Altenbach H

Hanomag B-Kuppler, 1919, an deutsche Museumsbahn oder Eisenbahnmuseum langfristig abzug., späterer Verkauf mögl., Mitteldeutsche würden bevorzugt, zur HU liegt eine Best.-Aufnahme des RAW M. vor. T. Renz, Bahnhof, 8741 Nordheim v.d.R. (Franken)

Verk. DR/DB-Lok-u. Triebwagenfotos aller BR ab 1975, Liste gg. Freiumschlg. K. Einbeck, Frh.-v.-Stein-Str. 46, O-3080 Magdeburg

H0 + N-Kataloge verschiedener Jahrgänge, Liste gg. Freiumschlag. R. Kehl, Seumestr. 22, O-1035 Berlin

Bedienungsanleitungen + Ersatzteillisten v. Feldbahn + Gruben + Normalspur, Dieselloks + Motoren, Liste gg. Freiumschlag von: D: Becker, PF. 800165, W-5000 Köln 80

Modellbahnzeitschriften (Miga-E-Magazin, MF-Journal usw.), 500 Stück für DM 1,00 pro Stck. abzugeben. Bender, Pf. 1124, W-6084 Gernsheim, Tel./Fax 06258/3165

Spur 0, Br 01, zu verk. m. Hellerhoern u. Fournerau-Mot., 12 V Gleichstrom, DM 1600,-; dazu gratis v. Räder, Wagen u. Schienenmaterial usw. H.-J. Mausolf, E.-Thälmann-Str. 86, O-2354 Sagard

Umfangreiche Sammlung von TT-Fahrzeugen u. Zub., zu verk., Preisliste anfordern. Wolfgang Luer, J.-BremerStr. 12, O-3040 Magdeburg, Tel. 3755642

ME kpl., Jg. 80-82, 84-91, üb Einzelh., schriftl. Angeb. G. Noack, Klötzerstr. 2, O-8400 Riesa

Eisenbahn-Video-Liste, gg. DM 1,50. Herr Rene Laurent, 90 Avenue Gilson, B-6810 Izel, Belgien

BUSCH

Alles für Ihre Modellbahn!

BUSCH Modellbahn-Zubehör
Postfach 1260·W-6806 Viernheim

Biete H0=Pl: div. Loks, Ll: 05ST, RR: E19 DB, FL: 70, RO:58. Siebach, Benedixstr. 12, O-7022 Leipzig

Piko VT 04 DB, 75,-; Rokal V200, 30,-; BTTE Güterwg., 5,-; Krüger Flughafen-Zug auf Rokalboden, 30,-/St.; Arnold, Gebäude BF. Winsen Untergurtbrücke, 50,-; Mehrzugsystem, 100,-. U. Tomforde, Europaring 20, 2090 Winsen/Luhe

Verk. kompl. TT-Fuhrwerk (Signale, Schienen u. Weichen, alles neu). R. Ley, Konrad-Wachsmann-Str. 8, O-1200 Frankfurt/Oder

Verk. TT 02 Hilfszug, limitierte Auflage in Gelb, DB, ab Mai 92, für DM 248,-, mit Lok DM 312,-. Fa. Klose, Dorfstr. 12, O-7251 Altenbach H

Verk. umfangr. Material BTTB, Loks, Wagen, Zub., Weichen u. Gleise, unbenutzt, Ob. Masten, zu DDR-Preisen. R. Panhans, Humboldtstr. 29, O-3230 Oschersleben

Opus Spielzeug bietet Faller-Bausätze bis zu 50% reduziert. Opus Spielzeug, Erich-Weinert-Str. 24, O-1071Berlin H

Haus der 1000 Lokomotiven
frei sichtbar in Vitrinen
eigenes Modellbahnmuseum
erstklassige Auswahl und Beratung
LGB – Großstation mit Schauanlage
Amerikanische Modelle H0 + N
Preise auf gezielte Anfragen und Rückporto
Schnellversand mit UPS
Modellbahnhaus Rocktäschel
W-8391 Ruderting/Fischhaus
Tel. 08509/2036 · Montag geschlossen

Verkaufe Modelleisenbahner Jahrg. 1963 - einschl. 1989, nur Komplettabgabe, Angebote an: Uwe Greisert, Schillerstr. 10, O-1920 Pritzwalk

Verkaufe billig rollendes u. a. Material v. Piko-Bemo-TT, auch Fleischmann BR 38 u. 89. Liste anfordern bei: Schubert, Hauptstr. 62, O-9341 Lippersdorf

AN- VERKAUF

Modelleisenbahnen
Autos · 2. Hand
ROLF HERRMANN
BERLIN 41
Hähnelstraße 11a
Nähe Innsbrucker Platz ✆ **8521114**

Verkaufe nach Gebot: ME 1953-90, einzeln und gebunden, Literatur, Rückporto nicht vergessen. W. Schuhmacher, Schelfmarkt 10, O-2757 Schwerin

Biete: 118704-6, BR 114, 120, 132, Fabr. Sch.; suche: 118788-9, ehem. 12 Ovombwmgn., 132391-4, 132597-6. Liste gg. Freiumschl. K. Karen, C. Neumann Str. 5a, O-6104 Wasungen

TT-Modelleisenbahn, Verkaufe billig: 15 Loks, 85 Wagen, Zubehör, sowie Einzelteile für die Bastelkiste. Info unter O-Halle. Tel. 653050

Fama-Bahn 0n, nur Probelauf, 2 Loks, 3-P.-Wagen, 1-G-Wagen, 4 Weichen, 10 m Gleis, NP 1490,-, für 500,- DM an Abholer. Tel. 030/6613559

Hundert Jahre Deutsche Eisenbahn, gg. Geb. z. vk. od. Tausch gg. Lokschild BR 99. Klaus Lier, Zum Dillsgraben, W-3205 Bockenem, 05067/3603

Biete in H0 orig.verp. Liliput-Dampfloks, BR 95 m. Güterzugwaggon, VB 380,-, 2 BR 95, je VB 280,-, dazu passend Trix 3achs. Pers.waggoneinh. DR 6 u. Bayrisch je Stck. 20,-, Trix-Triebw.einh. VT 75, VB 140/180,-, sow. Zub., Trafo usw. Pr. VS. 030/3321227

Eisenbahn-Magazin 1973-1990 in Sammelboxen, sowie Einzelhefte 1971/1972 nur komplett, DM 250,-. K. Rüdel, Am Frankfurter Weg 7, W-6056 Heusenstamm. Tel. 06104/63663

Suche

Welcher Modellbahner aus der CSFR kann IGRA-Automodelle in H0 (1:87) besorgen? Schröck, Postfach 101110, W-8580 Bayreuth

Suche Lokschilder (kein EDV), besonders Bw. U.a. Bw. Neuruppin, Neubrandenburg und Nossen. Angebote bitte an: Th. Tschirner, In der Mirke 18, W-5600 Wuppertal 1

Suche H0m-Material der ehem. Firma Herr, suche von Transpreß „Rügensche Kleinb." Frank Schilensky, Str. der Freundschaft 67, O-7570 Forst/L

Märklin H0 Sonderserien · Raritäten · limitierte Exportmodelle (ganz neu, orig. Zustand). Angebote mit Preis, Zahlungsmodus, Versandkosten · R. Bagnolo · Argerich 3360 1417 Buenos Aires · Argentina Fax-Nr. 005419626563

Lenzen (Elbe). an ehem. Strecke zw. Dömitz-Wittenberge steht noch heute an Straße ein Stellwerk. Suche davon Bau- u. Gleispläne, bzw. Kopien. Oder: Wer weiß mehr? R. Weddern, G.Hauptmann Pl. 2, W-2350 Neumünster

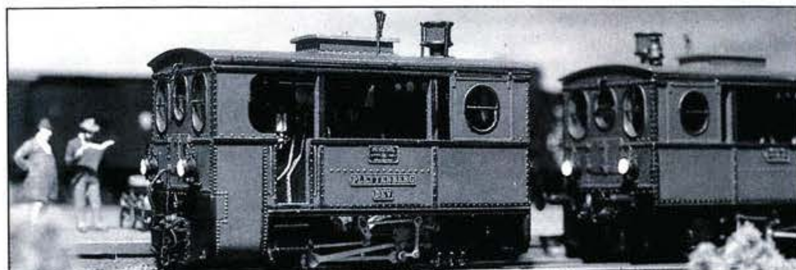
Schmalspur Dampflok Plettenberg

H0 Nachbau einer der letzten erhaltenen Trambahnlokomotiven. Sie ist bei der Museumseisenbahn in Bruchhausen Vilsen im Einsatz.
Weißmetall Komplettbausatz mit zahlreichen Messingfeingußteilen, vormontiertem Fahrwerk.

Best.-Nr.	**6008**	(H0e) Mabuchi-Motor	**330,– DM uvp**
Best.-Nr.	**100103**	(H0e) Faulhaber-Motor	**395,– DM uvp**
Best.-Nr.	**6208**	(H0m) Mabuchi-Motor	**330,– DM uvp**
Best.-Nr.	**100104**	(H0m) Faulhaber-Motor	**395,– DM uvp**

Lieferbar Mitte Juni.

Fertigmodelle in Vorbereitung.



Gesamtkatalog gegen 12,50 DM (incl. Versandkosten) in Briefmarken oder gegen Überweisung auf unser Postgirokonto Nr. 4249 18 - 209, Postgiro Hamburg.
Best.-Nr. **ME 92**

WEINERT MODELLBAU · **Mittelwendung 7 · 2803 Weyhe-Dreye**

Modell Eisen Bahner

Die nächste Ausgabe erscheint am 5. August! Den MODELLEISENBAHNER erhalten Sie im Bahnhofsbuchhandel und im ausgewählten Zeitschriftenhandel sowie bei diesen Modellbahnfachgeschäften, die vieles rund um das Hobby Modelleisenbahn bieten:

O-1000 Berlin

Modelleisenbahnen Günter Peter
vorm. W. Vandammer
Kopenhagener Str. 73
O-1058 Berlin
Modelleisenbahnen Pankow
Berliner Straße 48
O-1100 Berlin
Modellbahn-Haberditzl
Greifswalder Straße 2
O-1055 Berlin
Fa. Fritko
Modellbahntreff
Berliner Allee 98
Waggon-Treff
Rosenstraße 3
O-1170 Berlin
Detlef Appel
Modelleisenbahnen und Zubehör
sowie An- und Verkauf
Hans Otto-Straße 7
O-1055 Berlin
Modellbahnbox Karlshorst
Treskowallee 104
O-1157 Berlin
J. Bostedt & Dr. Fischer
Spielwarenfachhandel
Breite Straße 13
O-1280 Bernau
Klaus-Jürgen Friedrich
Modelleisenbahn-Service
Teerofendamm 101
O-1531 Dreilinden
Spielwaren - Modellbahnen
Priegnitz
Bahnhofstr. 2
O-1630 Zossen
Neumann-Elektronik
Computer-Funk-Elektronik
Baruther Straße 27
O-1710 Luckenwalde

O-2000 Neubrandenburg

Modellbahnservice
Jan Schildhauer
Steinbecker Straße 27
O-2200 Greifswald
Borrmann's Modelleisenbahn-Treff
Blutstraße 3
O-2850 Parchim

O-3000 Magdeburg

Modelleisenbahnen
Edgar Haseloff
Olvenstedter Straße 13
O-3080 Magdeburg
Fa. Liebisch
Modelleisenbahnen
Breite Straße 25
O-3500 Stendal

O-4000 Halle

Fa. Hoffmann
Straße der DSF 96
O-4014 Halle
Hobby-Shop
Merseburger Straße 11
O-4240 Querfurt
Quedlinburger Modelleisenbahn-Fachgeschäft
D. Steinbrink
Stieg 16
O-4300 Quedlinburg
Rittermann H. E. Ing.
Eisenbahn-, Flug-, Schiffs-Modellbau
Straße der Republik 26
O-4400 Bitterfeld
Modellbahn Ehrhardt
Beuditzstraße 2a
O-4850 Weißenfels

O-5000 Erfurt

Radio-Kästner
Modelleisenbahn
Lange Brücke 44
O-5020 Erfurt
In der City
Schwabhäuser Straße 38
O-5800 Gotha

O-6000 Suhl

Inh. M. Günther
Schillerplatz 2
O-6840 Pößneck/Thür.

O-7000 Leipzig

Fa. A. Nitsche -
Inh. M. Puschner
Modelleisenbahnfachgeschäft
Altranstädter Straße 44
O-7031 Leipzig
Modellbahn Felber GmbH
Kuhturmstraße 22
O-7033 Leipzig
Modellbahnen Karsten Klinger
Prager Straße 275
O-7039 Leipzig
Bernd Mißler
Spielwaren und Modellbahn
Martinstraße 3
O-7050 Leipzig
Henry Demmler
Elektromeister
Schillerweg 4
O-7126 Mölkau
Böcking & Sohn
Modelleisenbahnen
Spremberger Straße 26
O-7500 Cottbus
ESS-Markt
Erholungsgebiet SenftenbergerSee
Horst Bergmann
Kirchplatz 1
O-7801 Großkoschen

O-8000 Dresden

Modellbahn Hans Dieter Hertel
Konkordienstraße 38
O-8023 Dresden
Modellbau Peter
Reicker Straße 104
O-8036 Dresden
Firma Schubert
Modelleisenbahnen
Hüblerstraße 17
O-8053 Dresden
Modellbahn Liebscher
Zwickauer Straße 158
O-8027 Dresden
Modelleisenbahnen
Rosemarie u. Werner Zeibig
Ernst-Thälmann-Str. 11
O-8122 Radebeul
Modellbahn Pofand
Alte Poststraße 7
O-8293 Königsbrück
Modellbahn und Spielwaren
Inh. H.-J. Tillig
Dohnaische Straße 41
O-8300 Pirna
Hobby-Boutique Werra Stelzner
Ernst-Thälmann-Straße 4
O-8312 Heidenau/Sachsen
Sebnitzer Modellbahneck
Burggässchen 1
O-8360 Sebnitz
Fa. Kaufer
Klein-Technik-Laden
Inh. Ortrun Kaufer
Hauptstraße 44b
O-8505 Neukirch
Elektro-Quelle
Neusalzaer Straße 17
O-8600 Bautzen
Spielzeugland
Inh. Marlies Reuß
Rittergasse 3
O-8700 Löbau
Modellbahn-Boutique
Inh. Bärbel Siller
Löbauer Straße 11
O-8705 Ebersbach
Christians Modellbahnboutique
Christian Holtegel
O-8706 Neugersdorf
Haltepunkt A. Jähne und M. Teichgräber
Johannisstraße 8
O-8800 Zittau
Uhlmann Modelltechnik
Fachhandel und Servicebetrieb
Trebeweg 11
O-8051 Dresden

O-9000 Chemnitz

Modellbahnladen
Susanne Sobsch
Bernhardstraße 15
O-9102 Limbach-Oberfrohna
Modellbahnen Junghanns
Claus Junghanns
Rudolf Breitscheid Straße 17
O-9150 Stollberg
Modellbahnhof Steffen Rühle
Dresdner Straße 27
O-9292 Geringswalde
Fa. W. Oelmann
Inh. Ralf Oelmann
Griefensteinstraße 5
O-9377 Thum
C. A. Schieck
Modelleisenbahnen
Auerhammer Straße 1
O-9400 Aue
Modelleisenbahnfachgeschäft und Service Peter Lorenz
Forststraße 13
O-9412 Schneeberg-Neust.
Modellbahn Spitzner
Albertstraße 16
O-9800 Reichenbach
Spielwaren u. Elektroartikel mit Modellbahnen und Service
Torstraße 2
O-9512 Kirchberg

W-1000 Berlin

Modellbahnen am Mierendorffplatz GmbH
Mierendorffplatz 16
W-1000 Berlin 10
Spielkiste, Spielwarenhandel GmbH
Senftenberger Ring 13
W-1000 Berlin 26
LGB Markt
Modellbahn Fachgeschäft
Inh. Brigitte Kreutlein
Holzhauser Straße 59
W-1000 Berlin 27
Michas Bahnhof
Nürnberger Straße 21
W-1000 Berlin 30
Lokschuppen
Markelstraße 7
W-1000 Berlin 41
Modellfahrzeug Hermann
Hähnelstraße 11a
W-1000 Berlin 41
Peter Brause
Modelleisenbahnen
Drontheimer Straße 1
W-1000 Berlin 65
Modellbahn Pietsch
Prühßstraße 34
W-1000 Berlin 42
Modellbahn
Dominikusstraße 25
W-1000 Berlin 62
Modellbahnen in Zehlendorf
Berliner Straße 37
W-1000 Berlin 37
Modellbahnen Turberg
Rankestraße 24
W-1000 Berlin 30
Schiffs- und Modellbahn-Studio
Joachim-Friedrich-Straße 26
W-1000 Berlin 31
Neumann-Station
Modell-Großbahnen
Siegfriedstraße 1
W-1000 Berlin 44
Berliner Zeuke-TT-Bahnen
Müllerstr. 124 (in der Müllerhalle)
W-1000 Berlin 65

W-2000 Hamburg

Modellbahnhof
Oststeinbek
Im Hegen 4
W-2000 Oststeinbek
Modellbahnshop Beurich
Heußweg 70
W-2000 Hamburg 20
Markscheffel & Lennartz
Esplanade 23
W-2000 Hamburg
Wede Fachhandlung
Große Bleiche 36
2000 Hamburg 36
Spiel + Hobby Haus
Bramfelder Chaussee 251
2000 Hamburg 71
Modellbahnkiste
Walter u. Altstaedt
Imstedt 31
W-2000 Hamburg 76
Meyers Modellbahn Winterhude
Spezialgeschäft für Eisenbahn und Zubehör
Barmbeker Str. 171
W-2000 Hamburg 60
Modellbahn-Wilhelmy
Fischmarkt 11
W-2160 Stade
Modellbahn Offerdinger
Schülperbaum 2
W-2300 Kiel 1
Roland Modellbahnstudio GmbH & Co. KG
Gröpelinger Heerstraße 165
W-2800 Bremen 21
Auto- und Bahn-Modellspielwaren
Kapitän-Dallmann-Straße 2
W-2820 Bremen 71
Hobby-Shop
Birgid Hatting
Bremer Straße 6
W-2950 Leer

W-3000 Hannover

Schmalspur u. Feldbahn GmbH
Limmerstr. 79
W-3000 Hannover 91
Modellbahncenter Tiebe
Marstall 16
W-3300 Braunschweig
Firma Hottenrott
Bäckerstraße 104
W-3380 Goslar
Mineralienecke Clausthal
Inh. Rupert Häll
Bergstr. 31 beim Bergwerksmuseum
W-3392 Clausthal-Z.
Raabe's Spielzeugkiste
Holländische Straße 99
W-3500 Kassel
Spel + Freizeit
Glatzer
Brilover Straße 7
W-3542 Willingen

W-4000 Düsseldorf

Modellbahn Breuer
Alter Markt 14-15
W-4000 Düsseldorf 12
Spiel- u. Hobby-Studio Zwettler
Solinger Str. 87
W-4018 Langenfeld
Modellbau - Spielwaren
Spiel + Hobby
Becker
Friedrichstr. 65
W-4130 Moers
Modellbahn Lübke
Heuberg 9
4230 Wesel 1
Buchhandlung i. Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen
Astrid Vogelsang
Grendtor 15
W-4300 Essen 14
Modellbahn-Service
Inh. Jürgen Bergschneider
Lotter Straße 16
W-4500 Osnabrück
Der Lokschuppen
Modellbahnen-Autoshop
Märkische Straße 227
W-4600 Dortmund 1
Würz Modellbahnvertrieb
Thusnelda Straße 19
W-4600 Dortmund 1
Modellbahntreff
Marsbruchstraße 133
W-4600 Dortmund 41

W-5000 Köln

Peter W. Feldhaus GmbH & Co.
Spiel Aktuell
Schildergasse 46-48
W-5000 Köln 1
Modellbahn-Center Leverkusen
Christel Steiner
Bensberger Straße 80
W-5090 Leverkusen 1
Modellbahn Etschenberg
Bicherouxstr. 5-7
W-5120 Herzogenrath
Modellbahnstation
M. Siffert
Rosental 52
W-5300 Bonn 1
Friedr. Theisen
Autorenn- u. Modelleisenbahnen
Flug- u. Schiffsmodellbau
Metzelstr. 19-20
W-5500 Trier
Jul's Walbrecht
Optische Waren, Spielwaren
Poststraße 9
5600 Wuppertal 1
Matschke Modellbahn
Schützenstraße 90
W-5600 Wuppertal 2
Modellbahnstübchen
Karl-Heinz Heine
Siepenweg 5
W-5790 Brilon

W-6000 Frankfurt

Hobby Haas
Braubachstraße 36
W-6000 Frankfurt 1
Spielzeugkiste
Ihr Spezialist für Modell-Bahnen u. Autos
Nähe Konstablerwache
Kurt-Schuhmacher-Str. 31
W-6000 Frankfurt 1
Modellbahn-Depot Jung
Odenwaldstraße 23
W-6090 Rüsselsheim
Modellbahncenter
Inh. K. Werner
Borngasse 5
6102 Pfungstadt
Modellbahn
Spiel- und Hobby-Treff
Dalbergstraße – Ecke Albanusstraße 80
W-6230 Frankfurt 80
Weisenauer Modellbahnladen
Wormser Straße 91
W-6500 Mainz 1
KS-Modellbahnen
Binger Straße 6
W-6531 Waldlaubertsheim
Klaus Schumann
Modellbahnen
Schützen-/Ecke R.-Wagner-Straße
W-6904 Eppelheim

W-7000 Stuttgart

Modelleisenbahn-Center
Christophstraße 2/
Ecke Tübinger Straße
W-7000 Stuttgart 1
Eisenbahn- und Modellbau
Köngeter
Poststraße 44
7030 Böblingen
Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt
Rathausstr. 94
W-7050 Waiblingen-Beinstein
Wagner
Modellbahntechnik
Schmiedeweg 6
W-7071 Durlangen
Hobby Eberhardt
Kirchbrunnenstraße 16 + 23
W-7100 Heilbronn
Modell-Bahn-Hennig
Mannfred Hennig
Bahnhofstraße 1
W-7250 Leonberg
Modellbahnshop
Schillerstraße 1
7504 Weingarten
Modellbahn Seyfried
Durlacher Straße 12
W-7530 Pforzheim
Der Spielzeugladen
Jürgen Heilig
Heiligenberger Straße 10
W-7798 Pfullendorf
Die Bahnbude
Krause
Bahnhofstr. 24
W-7928 Gingen/Brenz

W-8000 München

Der Bahnladen
Schleißheimer Straße 80
W-8000 München 40
Bufe-Fachbuchzentrum
Donnersbergerstraße 57
W-8000 München 19
Günther F. Hödl
Modellbahnen
Otto-Wagner-Str. 4
W-8034 Germering
Spielwaren-Geisenfelder
Ludwigstr. 2
W-8220 Traunstein
Modellbahn Herrmann
Gibitzenstraße 17
W-8500 Nürnberg 70
Modellbahn Ritzer
Bucher Straße 109
W-8500 Nürnberg
Der Modellbahnladen
Inh. Wolfgang Lind
Obere Karlstraße 28
8520 Erlangen
Modellbahn und Autoladen
Inh. Wolf
Kapuzinerstraße 23
W-8600 Bamberg

A-1050 Wien

Rudolf Wernegger
Margaretenstraße 160
A-1050 Wien

A-4020 Linz

Hobby- und Modellbau
Handelsgesellschaft m.b.H.
Bürgerstraße 14
A-4020 Linz

CH-4051 Basel

Bettrami
Nachf. R. und S. Baumann
Spalenvorstadt 22
CH-4051 Basel

CH-3011 Bern

Walter Gschwander
Modelleisenbahnen/Modellautos
Spitalgasse 24
CH-3011 Bern

CH-5432 Neuenhof

Tivoli
Hobby + Modellbahnen AG
Zürcherstraße 156
CH-5432 Neuenhof

Sie sind Modellbahn-Fachhändler? Und Sie möchten den MODELLEISENBAHNER jeden Monat anbieten? Rufen Sie an: Frau Knöll, Tel. 0711/2043-506 oder Frau Olboeter, Tel. Ost-Berlin 2315071. Wir machen Ihnen ein Angebot und nehmen Sie in der nächstmöglichen Ausgabe auf.

Der neue FALLER-Katalog 92/93 ist da!

Holen Sie sich Ihr Exemplar beim Fachhandel oder gegen Einsendung von DM 10,– in Briefmarken bei Gebr. FALLER GmbH, Postfach 65, D-7741 Gütenbach.

Suche

Suche deutsche Bahnlaternen vor 1945, sowie Uniformteile, Spitzenbezahlung. O. Masjohusmann, Reinsburgstr.158, W-7000 Stuttgart

Suche Piko BR 01, grün, mit Umlaufschürze, Kohle u. Boxpokr. CC 7001 grün, franz. E-Lok, V 200.035 Deutsche Bundesbahn, Oberleitungs-Rep.wag. m. Fig. A. Raschke, Hauptstr. 56, W-6710 Frankenthal 5, Tel. 06233/63314

Su. Fotos od. Zeichnungen, von den DRG-Steuerwagen VS 145 154 bis VS 145183, auch leihw. Heiko Muffel, Geisenfelder Str. 11/2, W-6070 Ingolstadt

Suche Liliput Dampflok, BR 4201 in Grau u. Art Nr. 812 v. Liliput sowie Westmodelle V 3201. E. Schubert, Mittelstr. 3, W-6320 Alsfeld 1, Tel.069/490416, v. 8-14 Uhr

Piko-Gepäckwg. PWI 32, rot, Beiw., VB 140,-, db.rot. M. Müller, Am Schönen Rain 96, 7300 Esslingen

Die Ludwigs-Eisenbahn v. Asmus., biete N einige Loks u. Wg., drehe wieder Kleinstteile. Tel. O-Berlin 6374769

H0-Ankauf Südniedersachsen, Bahnen + Autos. Krimphoff, Tiedexer Tor 12, W-3352 Einbeck, Tel. 05561/73707

Zubehörversand, Kunststoffprofile, Platten, Mauerwerke, Geländer, Leitern, Bäume, Werkzeuge u.v.m., Liste 2,50,- in Briefmarken. T. Schreiber, Dorfstr. 23, 2377 Sophienhamm, 04335/1421 H

HOBBY KIT
VERSANDHANDEL FÜR HOBBYARTIKEL
WILLI RÖTTGES

Airbrush-Technik Modellbahn spezial



Spritzpistolen
Kompressoren
Ersatzteile + Zubehör
Gunze-Acryl-Farben
Humbrol-Farben
Patiniertechnik

Spezialangebote, Katalog, Farbkarten und Preislisten gegen DM 3,– Rückporto.

Willi Röttges · Hobby-Versand
Postf. 149 · 6943 Birkenau · Tel. 06201/32097

Suche von ehem. VEB GRW Teltow, versch. Bausteine: S1.1, S3.1, G83.1, SB 0.1, B3.1, B1.1. Suche MEB Heft 4/87, 5/86. Tel. 0441/602192

Märklin-Autos aus Blech u. Guß, LKW, PKW, Tank- u. Rennwagen, M. 1:18 bis 1:66 in allen Variationen, Liebhaberpreis. H. Michels, Eichenstraße 25, W-3106 Eschede, Tel. 05142/4069

Laufend gesucht zur Veröffentlichung:

- Historische Eisenbahn-Filme (8/16/24 mm)
- Historisches Dia- und Bildmaterial DB/DR

Sprechen Sie mit uns, wenn Sie an einem Verkauf oder einer Veröffentlichung interessiert sind!

GeraNova
Zeitschriftenverlag GmbH München

Postf. 14 03 09 • W-8000 München 5 • Telefon (089) 201 11 67

Su. Piko Taigatrommel, gut erhalten, Angebote an Jörg von Allmen, Schachenstr. 11, CH-5105 Auenstein

Su. alte Piko, Hruska, Schicht, Zeuke, Ehlke-H0-Sachen, z. B. Loks, Wagen, auch Ersatzteile. J. Näder, Hämmelsgasse 12a, 6980 Wertheim

Su. „Stadtverkehr" (EK-Verlag), Jahrg. 1990 u. „Blickpunkt Straßenbahn" Jahrg. 1989, 1990, 1991, biete Alba-Trambahnalbum, MEB Jahrg. 1986. Ch. Sauer, Hubstr. 1a, W-7560 Gaggenau

KAUFE JEDE MODELLBAHN MODELLAUTOS ALTES SPIELZEUG

Sonderangebote aus Großhandelsauflösung

TT	BR 250	89,–
	BR 130 + 4 Wagen	69,–
	DKW elektrisch	12,–
	Weichenpaar elektrisch	16,– u. v. m.
H0	BR 01	79,–
	Saxonia	169,–
	100 gerade Schienen	49,–
	FZ-2-Trafo	45,– u. v. m.

Angebote, Anfragen, Angebotslisten an
MICHAS BAHNHOF · AM TAUENTZIEN
NÜRNBERGER STR. 21 · 1000 BERLIN 30

Primex Zugpackungen Orient-Expr., Stahlwerkzug, E 44 + Tankwagen, BR 80 + Pers.wg., Jubil.-Güterzug, günstig u. Tomforde, Europaring 20, W-2090 Winsen/Luhe

Suche Transpreß: BR 91, BR 44, biete Diesellokarchiv. A. Lindner, Hauptstr. 7a, O-7221 Rüssen

SUPER – DAS NEUE ANGEBOT VOM MODELL EISENBAHNER!

Das Modell Eisen Bahner Fahrzeuglexikon komplett!

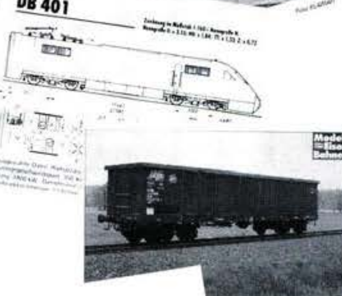
Für alle Modell Eisenbahner-Leser, die nicht von Anfang an dabei waren, bieten wir alle 90 im Heft erschienenen farbigen Karten und 16 Startkarten, die nicht im MEB veröffentlicht wurden!

- Ein umfassender Überblick von Triebfahrzeugen über Reisezugwagen bis hin zu Güterwagen
- alle Abbildungen in Originalfarben
- die wichtigsten technischen Daten und Maße
- auf Karton zum Sammeln

Alles komplett nur DM 25,–

Sichern Sie sich jetzt Ihr Komplettset. Damit Sie ein komplettes Archiv aufbauen können! Einfach Coupon ausfüllen und einsenden an: MODELL EISENBAHNER-Bestellservice Frau Helga Olboeter, Postfach 11001 Borkumstraße 2 O–1100 Berlin





BESTELLCOUPON

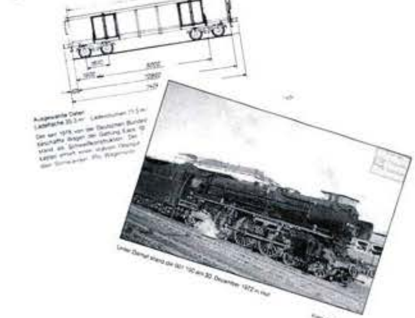
(Lieferung solange der Vorrat reicht) für das Komplettset – mit allen bisher erschienenen 106 Karteikarten, inklusive 16 nicht im Heft veröffentlichten Startkarten.

❑ Ja, ich bestelle ______ Stück FAHRZEUG-LEXIKON-Komplettsets zum Preis von nur DM 25,– pro Stück (inkl. Porto und Verpackung). Ich zahle den Gesamtbetrag von DM ______

❑ bequem und einfach per Bankeinzug

Kontonummer (kein Sparkonto): ______
Bankleitzahl (bitte vom Scheck abschreiben): ______
Name des Kreditinstituts: ______
Name, Vorname: ______
Straße, Hausnummer: ______
PLZ, Ort: ☐ O ☐ W ______

Datum, Unterschrift: ______



Suche

Suche TT, Lok- u. Triebwagenmodelle der CSD (Kleinserien, gute Eigenbauten, keine BTTB-Serienmod.). M. Adrian, Hasselhofstr. 13, W-6464 Altenhalau

Suche alt, Blechschiff, Flugzeug,Auto u. Spielzeug, sowie Märklin H0, 0 zum fairen Preis. Tel. W-0821/783173

Suche Piko N, 4achs., bl. Buna-Kesselwg., 5/4147-015, P.wagen 5/4402 BPostid, P.wagen 5/4404 Bi21 12türig, 2achs. grauen Buna-Kesselwg. 5/4127-017. H. Odernthal, Wietingstr. 19, W-2820 Bremen, 0421/606506

Preiserfiguren in H0 zum selber bemalen, auch angefangene Packung, ebenso Preiser Elastolin-Rohlinge, beide Größen, z. B. Römer etc. Tel. 02602/3887, ab 18 Uhr

Suche H0e, BR 99^{73}, Sächs. VII K und andere Triebfahrzeuge in H0e. W. Krabbes, Fritz-Lang-Str. 18, O-1599 Potsdam/Drewitz

Suche in TT-Fahrzeuge der Berliner S-Bahn aller Baugruppen zur Vorbereitung einer Anlage mit dem Thema Stadtrand Berlin; od. wer ist von den TT-Herstellern bereit und in der Lage, mehrere Vollzüge kostengünstig herzustellen? R. Dertz, Pekrunstr. 61, O-1140 Berlin

Suche Gattungsschild K 44.7 von IVK und Transpress-Bücher. Enderlein, Krumbadstr. 10, W-8000 München 80, Tel. 089/496689

Suche Künstler zu Anfertigung von Eisenbahnfiguren Spur II aus Zinn, Urmodell und Abguß. M. Koetsier, Am Rheinauer See 85, W-6800 Mannheim 81

Suche Piko-N-BR55, Speisewagen, CSD Buch „Modelleisenbahnelektronik von Anfang an" von Heller. V. Westphal, O-2201 Wusterhusen, Tel. 22422

Suche aus der schwarzen Heftreihe, vom Fachbuchverlag Leipzig - etwa 1957 - das Heft „Der Lokomotivkessel". Angebote an: Wolfgang Avemarg, Postschließfach 11, O-6104 Wasungen/Thür.

Bahnlaternen u. Uniformteile von vor 1945 gesucht. Olaf Masjoshusmann, Reinsburgstr. 158, W-7000 Stuttgart 1, Tel. (0049) 0711/655106, abends

Vater/Sohn Sammlerteam, sucht alles v. Märklin. Auch defekt oder rep.bedürftig. Insbesondere Spur 0; dringend gesucht: Innenleben inkl. Fahrgestell f. HR 700 und andere Spur 00, Ersatzteile. Chiffre ME07/592009

ME 1974-1991, kpl., LA „Sachsen" 1 u. 2, da Band 1, suche TT E 70. Angebot an: U. Martin, E. Thälmann Str. 77, O-5900 Eisenach

Suche alte Dampfmaschinen und Heißluftmotore. K. Benkmann, Postfach 1138, W-5210 Troisdorf

TT-Modellbahn gesucht von BTTB, Zeuke, Rokal u. dgl. U. Vollbracht, Mittelstr. 20, W-5830 Schwelm

Tausche

LBG Jubiläumswagen 1983, gegen Jubiläumswagen 1985 oder suche ihn zu kaufen. Tel. 05021/14755

Suche Tauschpartner in den neuen Bundesländern, für Betriebsbuchabschriften, habe Daten üb. allen BW der DR. Jürgen Schmahl, PF 1366, W-5100 Aachen, Tel. 02408/2328, ab 18.30 Uhr

Verschiedenes

Verk. f. H0, TT, N-Loks, Wagen u. a., Liste anf. gg. Rückporto; su. H0 BR 84. Hiller, PF. 8024, O-9081 Chemnitz

Su. Schaltpläne f. Märkl.-Digital-Gleichstrom, Centr.-Unit, Control 80, Programme od. Hinw. üb. entsprech. Veröffentlichung. F. Albrecht-Zantner, Am Feuerschanzengraben 20, W-3400 Göttingen, 0551/7700857

H0-Modelleisenbahner auch mit Anlage, Junggeselle, zuverlässig, Bauhandwerksfähigkeiten, auch Rentner, von 2 Freunden, 47/52, gesucht um Großanlage zu bauen. Du bekommst Lebenswohnrecht in unserem Eigenheim mit Garten, auch Arbeit, nur ausführliche Bildzuschrift erhält Antwort. Chiffre ME07/617157

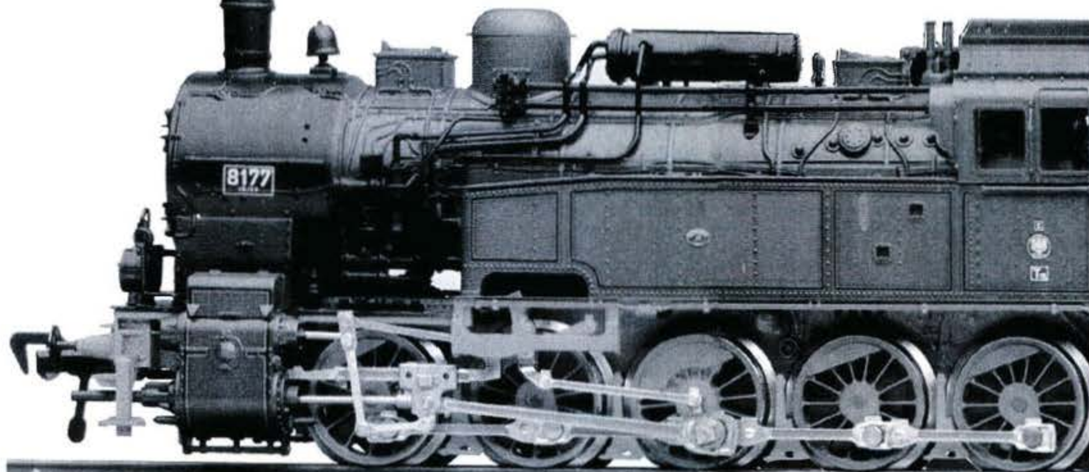
Blechautos u. Gußautos v. 1920-1960, alle Größen, Sammler sucht auch defekte Stücke zu guten Preisen. Auch Motorradmodelle u. Flugzeuge alle Maßstäbe. Chiffre ME07/617576

Modelleisenbahner aus Bln.-Spandau su. fürs Hobby einen trockenen Raum, mußte den Raum der Ölheizung opfern, renoviere auch selbst. Spandau od. Umland wäre toll. E. Powalowski, Földerichstr. 44, W-1000 Berlin 20, Tel. 030/3623305

Biete • Suche • Tausche • Biete • Suche • Tausche • Biete

Mit Volldampf im

Modell Eisen Bahner



Die meistgekaufte Eisenbahn-Zeitschrift für Vorbild und Modell zwischen Ostsee und Erzgebirge.

Jetzt auch in den alten Bundesländern erfolgreich.

WENN...

- ...Sie Lokomotiven und Wagen suchen
- ...Sie Ersatzteile für Steuerungs- und Gleissysteme verkaufen wollen
- ...Sie Zubehör brauchen, um Ihre Anlage mit Dioramen und Modellautos auszustatten,

...DANN sitzen Sie im MODELL EISENBAHNER genau richtig.

Füllen Sie einfach den Bestellschein aus, und in der nächsten Ausgabe liest die riesige Eisenbahn-Fangemeinde in Deutschland-Ost Ihr Angebot oder Ihren Wunsch.

Abfahrt ist bei der
T&M Verlagsgesellschaft
Anzeigenabteilung. Modell Eisenbahner
Borkumstraße 2
O-1100 Berlin

Bitte schicken Sie Ihre Anzeige dorthin.

Anzeigenschlußtermin für die Ausgabe 8/92 ist am 13.7.1992. MODELL EISENBAHNER 8/92 erscheint am 5.8.1992.

KLEINANZEIGE

❑ **Privatanzeige** ❑ Gewerbeanzeige

Bitte veröffentlichen Sie folgenden Text in MODELL EISENBAHNER unter der Rubrik

❑ Biete ❑ Suche ❑ Tausche ❑ Verschiedenes ❑ Veranstaltungen

Pro Zeile maximal 30 Zeichen inklusive Satzzeichen und Zwischenräume

Zeilen	Privat DM	Gewerblich* DM
1–3	8,–	28,–
4	10,–	35,–
5	12,–	42,–
6	15,–	52,50
7	17,–	59,50

Bitte vollständig ausfüllen Chiffre-Gebühr DM 15,– *Preise für gewerbliche Anzeigen zzgl. MwSt.

Den Rechnungsbetrag buchen Sie bitte von meinem Konto (kein Sparkonto) Nr. ____________

Bankleitzahl ____________ bei der ____________ ab.

NAME/VORNAME TELEFON

STRASSE/NR. WOHNORT/PLZ DATUM/UNTERSCHRIFT

Autos im Überblick

Es gibt viele Kataloge über Modellautos. Aber selten findet man Listen zu den Fahrzeugen, die in der Sowjetischen Besatzungszone und der späteren DDR hergestellt wurden. W. Borkmann (W-1000 Berlin 26, Dannenwalder Weg 100) bietet einen Katalog über **alle dort gefertigten H0-Automodelle** und ihre Fertigungsvarianten nebst Preisangaben für 28,– Mark zuzüglich 3,50 Mark Porto an.

POLA

Und es ward Licht

Der Energiegewinnung widmet Pola ein Gebäudeensemble: Die Lauertalsperre, das E-Werk Eisfeld und das Umspannwerk passen gut zum Anlagenthema Mittelgebirge. Wenn die Funktionsweise technischer Bauwerke erkennbar ist, üben sie einen besonderen Reiz auf Betrachter von Modelleisenbahnanlagen aus. Diese Information fehlt bei allen drei Bauanleitungen, so daß der Zusammenbau des Umspannwerkes Probleme bereiten kann. Der starken Zugkraft der Hochspannungsleitungen (Gummilitze) muß ebenfalls entgegengewirkt werden. Die anspruchsvollen H0-Modelle sind zusammen oder einzeln aufstellbar.

Foto: KLAWIAN

FALLER

Frischgemüse

Blumen, Kräuter und alles, was vor der natürlichen Vegetationszeit wachsen soll, kann in einem Gewächshaus angebaut werden. Der Faller-Bausatz besteht aus einem Wohnhaus, drei Gewächshäusern und zwei Frühbeeten. Auch Regentonnen, eine Karre und verschiedene Kleinteile sind enthalten. Realistisch wirken die Strohmatten, mit denen die Sonneneinstrahlung gedämpft wird. Es lassen sich sogar einige Gewächshausfenster öffnen. Der Aufbau ist einfach und geht schnell; die Bauten wirken natürlich. Nur der Bewuchs aus bunten Schaumgummiflocken sollte durch andere Gestaltungsmittel ersetzt werden.

Foto: KLAWIAN







Gekühlter Gerstensaft

wird mit den vierachsigen Maschinenkühlwagen (Bauart MK-4, Gattung TTehkor, Hersteller: Waggonbau Dessau) transportiert. Ein Privatwagen der Landskronbrauerei in Görlitz ist bei der DR eingestellt. Neben diesem gibt es einen baugleichen Wagen, der mit seiner Beschriftung und Lackierung den Normen der DR (Epoche IV) entspricht. Neu bei diesen Kühlfahrzeugen ist die Kurzkupplungskinematik und der Aufnahmeschacht für Kupplungsköpfe nach NEM 362. Die Privatwagenversionen der Wernesgrüner und Radeberger Brauereien sind Auslaufmodelle und daher nur noch lieferbar, solange der Vorrat reicht. Sie sind mit dem herkömmlichen Kupplungsmechanismus ausgestattet. Die Vorbildfahrzeuge wurden in großer Stückzahl gebaut. Im Verband oder solo sind die Einzelmaschinen-Kühlwagen auch derzeit anzutreffen.

Foto: KLAWIAN



MINITRIX®

Gütertriebwagen

Der Gütertriebwagen 895 wurde auch beim Vorbild elektrisch angetrieben. Er gehörte zur Bayerischen Lokalbahn-Aktien-Gesellschaft (LAG), wurde 1930 gebaut und vorwiegend auf Nebenbahnen vor Reise- und Güterwagen eingesetzt. Dabei waren auch Schnellzugkurswagen zu befördern. Der Antrieb des N-Modells wirkt auf zwei Achsen . Es hat eine Länge über Puffer von 50 mm.

Foto: KLAWIAN



HOLLAND SCALE 87

Niederländisches

Häuser im flämischen Baustil werden von der niederländischen Firma Holland Scale 87 produziert. Die H0-Gebäude wirken realistisch. Abgeplatzter Putz und Maueranker sind genauso nachgestaltet worden wie die Reliefs auf den Simsen. Viel Geschick sind bei der farblichen Behandlung (Altern und »verfugen«) erforderlich.

Foto: KLAWIAN



märklin HO

BR 212

Seit einiger Zeit verwendet Märklin für neue Modelle dem Vorbild entsprechende Farbtöne nach dem RAL-Register. Damit soll die Diskussion beendet werden, ob Farbtöne aufzuhellen oder abzuändern sind. So gibt es die Diesllokomotiven der BR 212 und BR 216 in den Farben Purpurrot und Elfenbein-ozeanblau. Die Betriebsnummern wurden verändert und die Anschriften aktualisiert. Auch technisch wurden die Fahrzeuge überarbeitet. Die Lokomotiven sind jetzt mit einem elektronischen Umschalter zur Änderung der Fahrtrichtung ausgestattet. Eine Märklin-Kurzkupplung befindet sich in einem Aufnahmeschacht nach NEM 362. Digitalfahrer können sich ihre Loks beim Fachhändler mit einem Decoder c80 ausrüsten lassen. *Foto: KLAWIAN*

Sächsische IV K in 1:43

Der Kleinserienproduzent Wolfgang Henke (1000 Berlin 41, Dickhardtstraße 48) fertigt anspruchsvolle Modelle nach sächsischen Vorbildern. Die Schmalspurbahnfahrzeuge entstehen für die Nenngrößen 0, 0_e und 0_m. Neben Güter- und Personenwagen ist derzeit das Modell der sächsischen IV K in der Ursprungsausführung lieferbar. Es gibt sie als Grundbausatz (985,- Mark), als Komfortbausatz (1 250,- Mark) und als Fertigmodell (1 950,- Mark). Während für große Fahrzeugteile Epoxydharz verwendet wurde, bestehen die Zurüstteile aus Weißmetall- und Messingguß. Auch wenn an der 99597 einige Anschriften nicht korrekt sind, ist das Modell in seinen Einzelteilen weitgehend vorbildgetreu. Als Vorbild diente die 99 594, die sich in Henkes Besitz befindet. Sie gehört seit 1990 zum Bestand der Museumsbahn »Öchsle« in Württemberg. *Foto: KLAWIAN*





modellplan

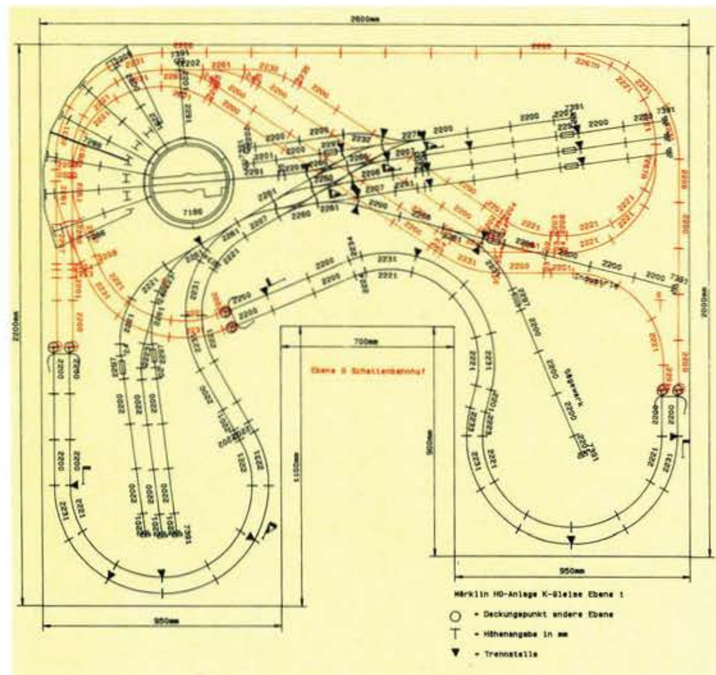
Gleisplanung

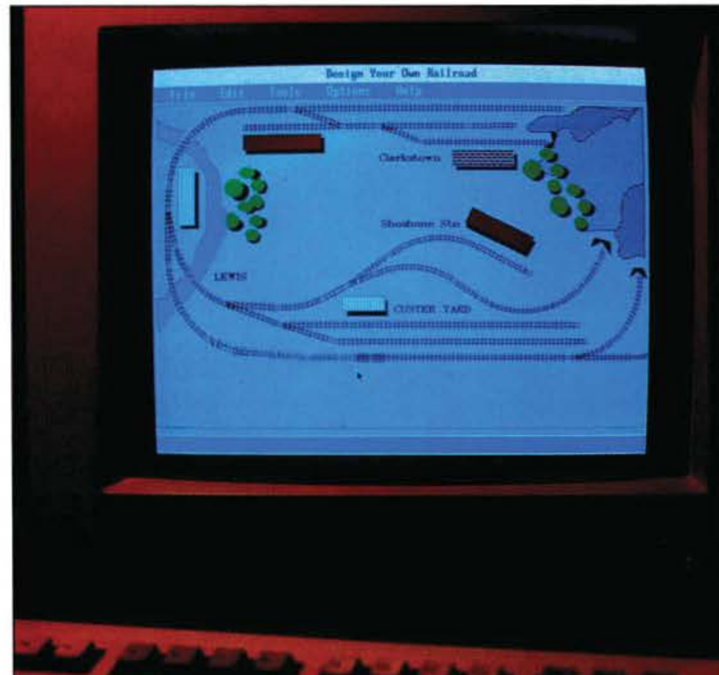
Ein Göppinger Planungsbüro bietet die Dienstleistung an, Modellbahnanlagen zu planen. Kundenwünsche werden mit Hilfe eines Konstruktionscomputers so bearbeitet, daß ein Gleisplan im Maßstab 1:10 entsteht. Der geometrisch korrekte Gleisplan wird für Märklin-Kunststoff- oder Metallgleis hergestellt. Ein Stücklistenausdruck gestattet den zielstrebigen Materialerwerb. Auf Wunsch werden auch Oberleitungspläne und Landschaftsskizzen ausgearbeitet. Das Modellbahnplanungsbüro findet man in W–7320 Göppingen 7, Tannenstraße 80.

Abracadata

Planen und Simulieren

Das Programm »Design your own Railroad« (dt.: Gestalte deine eigene Eisenbahn) läuft auf Apple II, IBM und kompatiblen Personalcomputern. Mit ihm kann ein Gleisnetz geplant, können Landschaft und Gebäude skizziert und Zugverkehr simuliert werden. Größtes Manko des amerikanischen Programmes ist die fehlende Anpassung an den deutschen Markt: Das Handbuch und alle Bildschirmtexte sind ausschließlich in englischer Sprache, die Maße nach amerikanischem System. Das Programm wird von Software Resource in W-5000 Köln 50, Maternusplatz 8, für etwa 120 Mark vertrieben. *Foto: KLAWIAN*







Räder scheibenweise

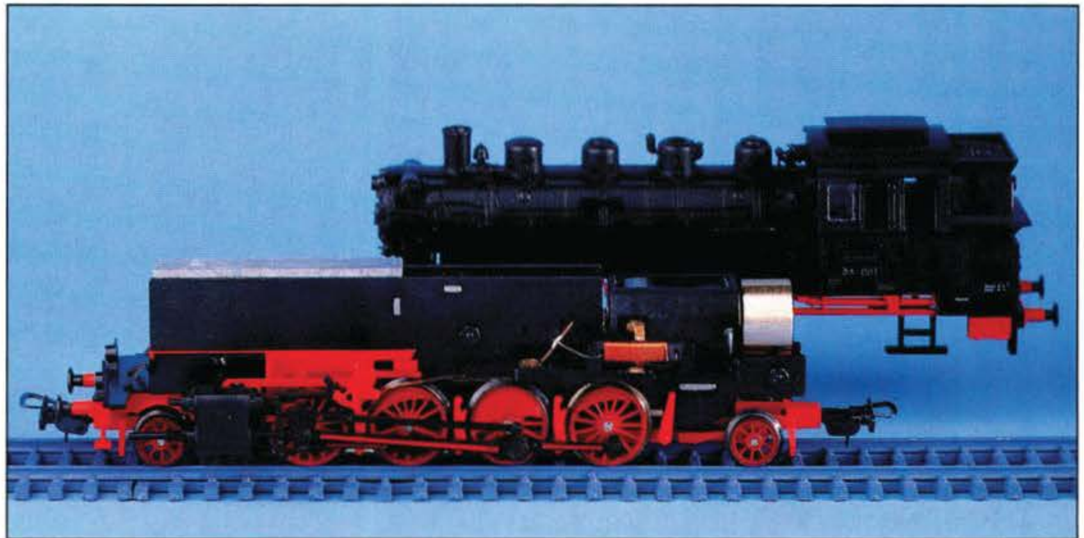
Die Olchinger Firma ist bekannt für Glockenanker-Umrüstsätze und Fahrspannungsgeräte. Sie hat auch H0-Radscheiben im Programm. Diese sind gedreht und wahlweise mit oder ohne Haftreifen lieferbar. sb-modellbau findet man in W-8037 Olching, Ilzweg 4, Postfach 1407. *Foto: KLAWIAN*





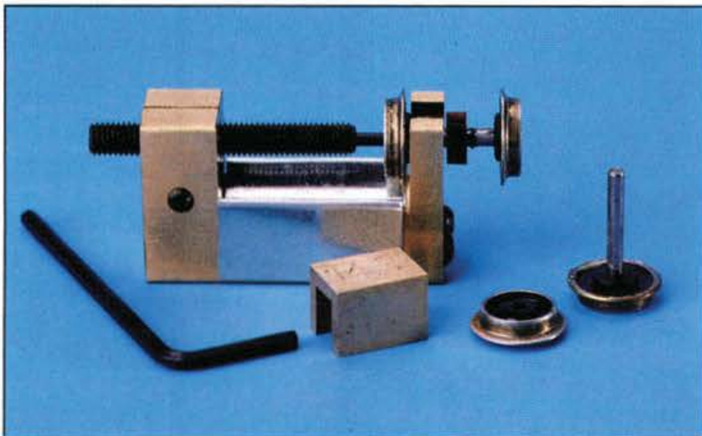
Mit Fenster

Erst zum Jahreswechsel wartete Gützold mit Veränderungen an der BR 86 auf. Damals waren die geschwärzten Radreifen und das gealterte Gestänge neu. Ein sogenannter Bühler-Motor mit Schwungmasse sorgt für einen guten Lauf der Maschine: Die Geschwindigkeiten lassen sich in weiten Bereichen einstellen. Das Fahrverhalten ist durch seidenweiches Anfahren und Bremsen gekennzeichnet. Motor und Getriebe sind so abgestimmt, daß die höchste Geschwindigkeit des Vorbildes annähernd eingehalten wird. Die geringen Abmessungen des Motors gestatten einen freien Durchblick durchs Führerhaus. Dieses wurde so verändert, daß nun die Seitenfenster mit durchsichtigen Einsätzen ausgerüstet werden können. Bleibt abzuwarten, welche Verfeinerungen bei dieser oder einer anderen Lok als nächstes kommen. *Foto: KLAWIAN*



Radfix

Sollen Radscheiben gewechselt oder justiert werden, ist der "Radfix" eine willkommene Hilfe. G. Lenzen in W-5600 Wuppertal 1, Alfred-Dobbert-Str. 57, stellt diese Vorrichtung her. Für H0, TT, $H0_m$, N und $H0_e$ gibt es das Radsatzeinstellwerkzeug. Verschiedene Einstellehren und Druckbolzen runden das Produktsystem ab. Speziell zur Bearbeitung von Lokomotivrädern wird eine besondere Vorrichtung angeboten. Als Zubehör sind verschiedene Brücken zu haben. Diese Produkte werden auch von der Firma Mondial vertrieben. *Foto: KLAWIAN*





Schildersegen

Die Firma Gaßner fertigt Beschriftungen und Lokschilder für H0-Fahrzeuge der Epoche III. Für die meisten Personen-, Güter- und Triebwagen, die von der Modellbahnindustrie angeboten werden, sind die Anschriften und Schilder im Programm. Auch das Sortiment für Diesel- und Elloks wird ständig vervollständigt. Dampflokomotiven werden derzeit vorbereitet. H. Gaßner, W-8028 Taufkirchen, Jägerstraße 24. *Werkfoto*





Cargo Domizil

Im Viererset des G-Wagenmodells Gbkv »Cargo Domozil« der Rhätischen Bahn sind je zwei Wagen mit deutsch-rhätoromanischer und mit deutsch-italienischer Beschriftung enthalten. Die Wagen zeigen verschiedene Alterungsstufen.

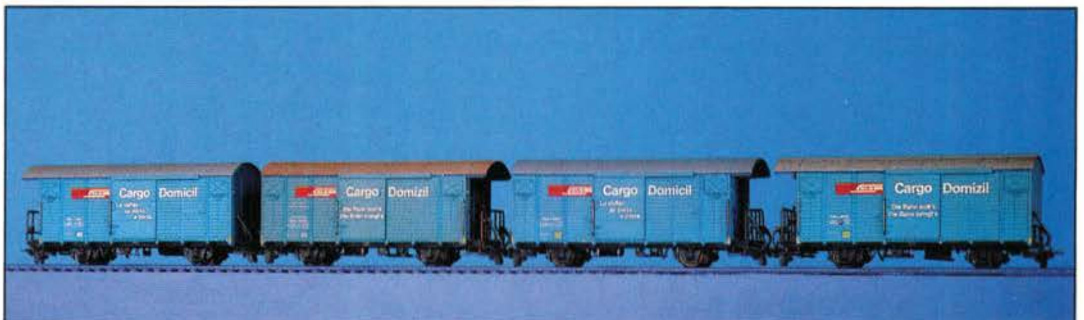
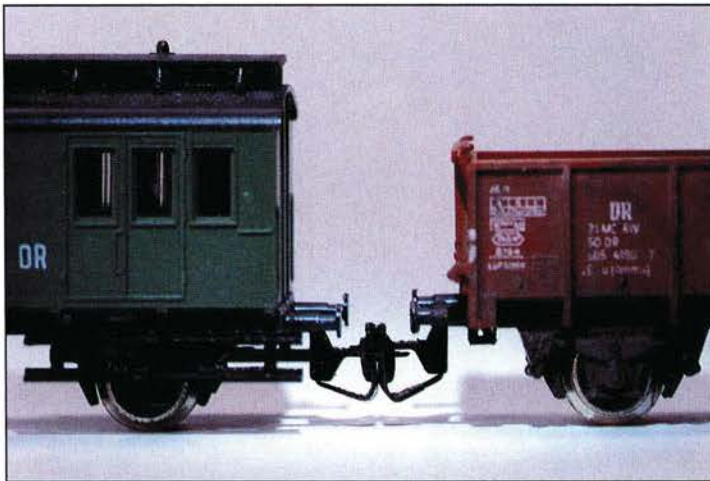


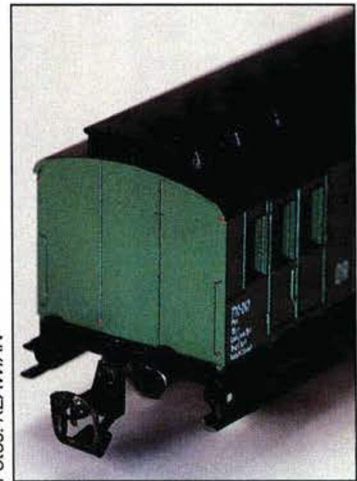
Foto: KLAWIAN

Mit Haken und Ösen

Ein mit viel Pro und Contra diskutiertes Thema sind die Modellbahnkupplungen. Für die Modelleisenbahner in den neuen Bundesländern erhebt sich angesichts einer Fülle unterschiedlicher Kupplungsformen die Frage: Auswechseln oder Anpassen? Für H0 und TT erreichten uns einige Änderungsvorschläge.



Schön ist sie nicht, die TT-Kupplung, aber nach der beschriebenen Manipulation an der Kupplungsnase wesentlich funktionssicherer als vorher.



Deutlich ist an dem beweglichen Kupplungsbügel der angelötete Draht zu erkennen.

TT-Kupplungen verbessert

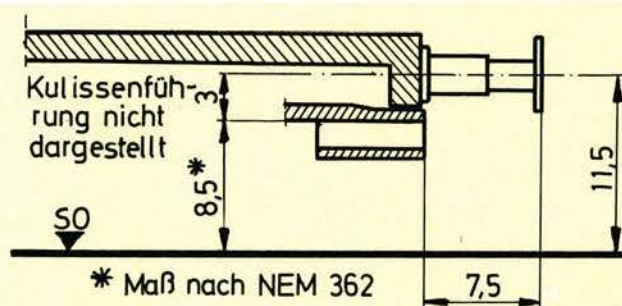
Daß die TT-Kupplung einige Schwachstellen hat, wurde schon des öferteren kritisiert, jedoch wurden wenige Lösungen angeboten. Auch ich beschäftigte mich so lange mit dem Problem, bis ich endlich glaubte, die Hauptursache der Mängel gefunden zu haben: Der aus Kunststoff bestehende Kupplungskörper kann in der Höhe kaum gerichtet werden, und der bewegliche Kupplungsbügel besitzt eine zu kurz geratene Nase. Der erste Mangel ist nur schwer zu beheben. Die Kupplung hängt nach unten, obwohl sie ordentlich in der Führung sitzt. Beim Überfahren von Weichen und Bahnübergängen wird dann der Kupplungsbügel angehoben, war zu unfreiwilligen Entkupplungen führt. Der zweite Mangel läßt sich dagegen leicht beseitigen. Man braucht dazu nur etwas Messing- oder Kupferdraht (ø 0,4 bis 0,5 mm), Sandpapier, einen Seitenschneider einen Meßschieber, Feilen und eine Lötgarnitur. Zunächst wird die Kupplung senkrecht in einen Schraubstock eingespannt. Mit Sandpapier und Feile wird die Vorderseite der Nase am Kupplungsbügel blank geschliffen. Nach dem Verzinnen dieser Stelle lötet man ein Drahtstück vorsichtig an. Das bereitet Schwierigkeiten: die Lötung muß gut fliesen, der Kuststoff darf jedoch nicht schmelzen. Kluge Wärmeableitung mit Klemmen und Nadeln ist hierbei nötig. Nun wird der angelötete Draht so gekürzt, daß er maximal 1,5 mm länger ist als die Nase. Nachdem alle Stellen gesäubert, verputzt und entgratet wurden, ist die behandelte Stelle farblich so zu gestalten, daß sie nicht mehr auffällt. So frisiert, kann die Kupplung wieder eingebaut werden. Nun sind die Wagenverbindungen sicherer und unbeabsichtigte Zugtrennungen werden seltener.

Andreas Schuster

Alte PIKO-Wagen mit neuer Kupplung

Unzufrieden mit den Kupplungen an meinen alten PIKO-Wagen, entschloß ich mich, diese im Selbstbau mit kinematisch geführten Kupplungen auszurüsten. Dafür eignet sich die Nachrüstung mit Roco-Kupplungen. Neben dem günstigen Preis war für mich ausschlaggebend, daß geringfügige Ungenauigkeiten beim Einbau die Funktionssicherheit nicht beeinträchtigen. Unter der Bestell-Nr. 40372 erhält man einen 12er-Pack, mit dem sechs Wagen umgerüstet werden können. Laut Herstellerangaben ist die Kupplung für zweiachsige Wagen mit einer Länge über Puffer von max. 120 mm geeignet.
Der Umbau beginnt mit der Abnahme des Wagenoberteils, wobei wegen der stramm sitzenden Teile Vorsicht geboten ist. die älteren PIKO-Wagen sind verschraubt, lassen sich also leichter demontieren. Danach werden die Laschen an den Kupplungshaltern aufgebogen, so daß diese entfernt werden können. Die nun lose liegende Gewichtsplatte muß mit Kontaktkleber angeklebt werden. An den Roco-Kurzkupplungen sind die Anschraublaschen so weit zu entfernen, daß sie beim Einbau nicht mehr stören. Beim Einpassen der neuen Kupplung muß auf zwei Maße geachtet werden: Der Abstand der vorderen Kante des Aufnahmeschachts zur Ebene der Pufferflächen muß 7,5 mm und die obere Innenfläche des Aufnahmeschachts muß 8,5 mm über Schienenoberkante (S0) liegen. Da diese Maße im Umbauprozess nur schwer zu ermitteln sind, lohnt sich die Anfertigung einer Lehre. Wem das zu aufwendig ist, der muß sich an der Höhe der Puffermitte orientieren. Die liegt bei den alten PIKO-Wagen bei 11,5 mm über S0. Werden gleichzeitig mit dem Umbau die Radsätze ausgewechselt, muß das genannte Maß neu ermittelt werden. Die Bezugsfläche der Kupplungsaufnahme liegt 3,0 mm unter der Puffermitte. Um dieses Maß zu erreichen, ist es notwendig, die Nachbildungen der Trägerstreben und des Bremsgestänges in dem vorgesehenen Bereich zu entfernen (abschleifen oder abschaben). Das Maß wird nachgemessen durch Auflegen der Kurzkupplung. Alle Flächen müssen absolut eben sein, um die Leichtgängigkeit der Kurzkupplungsmechanik zu gewährleisten. Auch die (vorsichtige) Schwächung der Pufferbohle ist möglich. Dann wird die Kupplungsaufnahme mit Plastekleber angeklebt, wobei die sorgfältige Ausrichtung in der Längs- und Querachse zu beachten ist. Zum Schluß werden die Radsätze in die Achshalter eingeklipst und das Wagenoberteil am Fahrgestell befestigt.
Leider verändert sich bei diesem Umbau der Pufferabstand nur unwesentlich. Der Grund dafür ist die Verwendung der längeren und höhenverstellbaren Kupplung Nr. 40287 in diesem Umbauset. Bei der Verwendung der Kurzkupplung Nr. 40270 ändert sich das Bild sehr zugunsten des Wagenabstands. Natürlich können auch alle anderen Kupplungen eingebaut werden, die in den NEM-genormten Schacht passen.

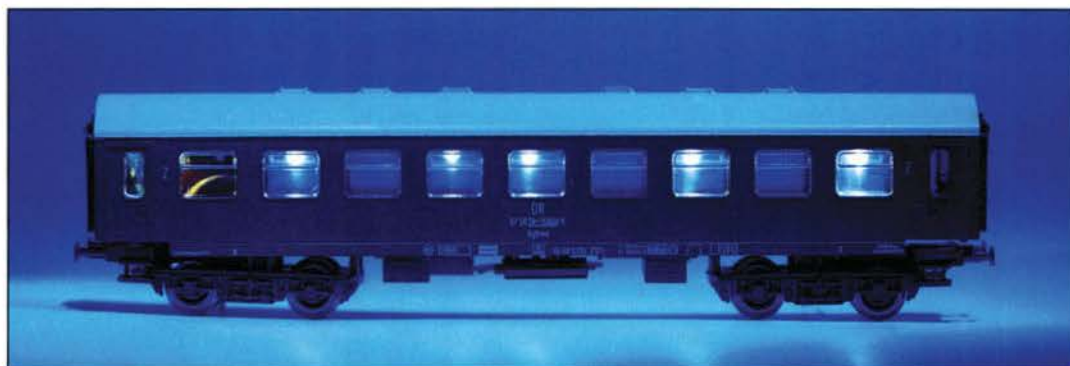
Jochen Dietrich



Einbaumaße für die Kurzkupplungskulisse

Emitterdioden zur Fahrzeugbeleuchtung

Lichtemitterdioden (LED) sind billig, sparsam und von hoher Lebensfähigkeit. Daß sie außerdem bereits bei geringen Spannungen mit gleichbleibender Helligkeit leuchten, prädestiniert sie für den Einsatz als Fahrzeugbeleuchtungskörper.



Für die vorbildgetreue Ausleuchtung von großen, vierachsigen Reisezugwagen in der Nenngröße TT benötigt man etwa sechs bis acht Standard-LED. Die Verwendung gelber Dioden ist deshalb vorgesehen, weil weiße nicht im Handel sind und der gelbliche Schimmer der Beleuchtung den Effekt nicht beeinträchtig. Auch der finanzielle Aufwand hält sich in Grenzen. Berücksichtigt man, daß eine 3-mm-Leuchtdiode 0,15 DM und eine 1-Amperé-Diode etwa 0,06 DM im Versandhandel kostet, und daß es beim Einkauf größerer Mengen dafür auch noch Mengenrabatt gibt, sind die hier angebotenen Lösungen durchaus ökonomisch.

Der LED-Betrieb

Lichtemitterdioden (LED) werden mit einem definierten Strom in Flußrichtung betrieben. Der fast bei allen Typen höchste Betriebsstrom beträgt 20 mA oder 30 mA. Die volle Helligkeit der LED stellt sich jedoch bereits bei einem wesentlich geringeren Strom ein. Um den erforderlichen Ladekondensator (C) wegen der beengten Platzverhältnisse klein zu halten, sollte der über die LED fließende Strom nur den für das Erreichen der vollen Helligkeit notwendigen Wert haben. Es ist deshalb ratsam, den erforderlichen Strom anhand einer Leuchtdiode praktisch zu ermitteln. In der dann verwendeten Schaltung sollten nur noch Exemplare gleichen Typs verwendet werden. Um stets die richtige Polarität zu gewährleisten und eine Rückwirkung des Ladekondensators auf die Fahrspannung zu verhindern, ist für die Verwendung in nur einer Fahrtrichtung eine Gleichrichterdiode (VD) notwendig. Bei anliegender Fahrspannung mit entgegengesetzter Polarität sperrt VD den Stromfluß und schützt die LED und den Ladekondensator vor Zerstörung. Soll die Schaltung in beiden Fahrtrichtungen betrieben werden, ist eine Dioden-Brückenschaltung (VD 1 bis VD 4) erforderlich. Die Strombelastung der Gleichrichterdioden hängt von der Kapazität des Ladekondensators ab. Bei Impulsbetrieb wird bei jedem Einzelimpuls im Schaltmoment durch C ein kräftiger Stromstoß verursacht. Deshalb ist es zweckmäßig, 1-Ampere-Leuchtdioden zu verwenden, da diese relativ robust sind. Auch die durch den Triebfahrzeugmotor entstehende Induktionsspannung, die ein Mehrfaches der Betriebsspannung betragen kann, muß bei der Spannungsfestigkeit der Dioden berücksichtigt werden. Ein weiteres Kriterium für das Betreiben von Leuchtdioden ist die Durchlaßgleichspannung. Die bei einer Reihe von LED verschiedener Typen, Bauformen und Farben gemessenen Werte lagen zwischen 1,8 Volt und 2,2 Volt. Der für meine Schaltungen benutzte Mittelwert von 2 Volt je Diode ist also als ausreichend zu betrachten.

Die Brückenschaltung

Diese Schaltung eignet sich besonders für den Betrieb mit Impulsbreitenreglern. Schon beim Einschalten der Fahrspannung in der kleinsten Stufe wird die volle Helligkeit der LED bei einem kaum wahrnehmbaren Restflimmern erreicht. Der Kapazitätswert von C ist direkt vom Stromwert über R abhängig.
Der Widerstand errechnet sich nach dem Ohmschen Gesetz. Darin ist I der ermittelte Stromwert für den Betrieb der LED und U der über C gemessene Spannungswert minus je 2 Volt für jede in Reihe geschaltete LED. Parallel geschaltete Dioden sind wie eine Diode zu betrachten. Da sich der über R fließende Strom auf die Anzahl der parallel geschalteten Dioden aufteilt, muß der fließende Strom und damit die Kapazität von C vergrößert werden.

Tabelle

R 2 (in Ohm)	**Strom über T 1/ R 2** (in Milliampere)	**Kapazität von C (in Mikrofarad) bei einer über C wirksamen Spannung** (in Volt) 17	15	13	11	9	7	5
15	35	100	120	150	200	300	400	700 [1]
22	26	80	100	120	150	170	300	500 [2]
27	24	70	80	100	120	150	250	400
33	21	60	70	80	110	130	180	350
39	17	60	60	70	80	110	160	300
47	15	50	50	60	70	100	150	200
56	12	40	50	60	70	100	150	200
68	11	40	40	50	60	70	90	130
82	8	20	30	40	50	60	70	120
100	6	20	20	20	30	30	60	80
120	5	20	20	20	20	30	50	70
150	4	10	20	20	20	20	30	60
270	2,4	10	10	10	10	10	20	50

[1] 3 LED parallel [2] 2 LED parallel

P = U x I
(P in Watt, U in Volt, I in Ampere)

Beispiel:
U (über C gemessen) = 17 Volt;
I = 20 Milliampere;
2 x3 LED in Reihe

$$1.\ R = \frac{(17V - 6V)}{0{,}02\ A} = 550\Omega$$

$$2.\ P = (17V - 6V) \times 0{,}02\ A = 0{,}22\ W$$

Dabei wird eine Kapazität von 500 Mikrofarad benötigt. Es sei noch darauf hingewiesen, daß bei der Messung der Spannung über C der Fahrregler ausreichend belastet sein sollte.

Die Konstantstromschaltung

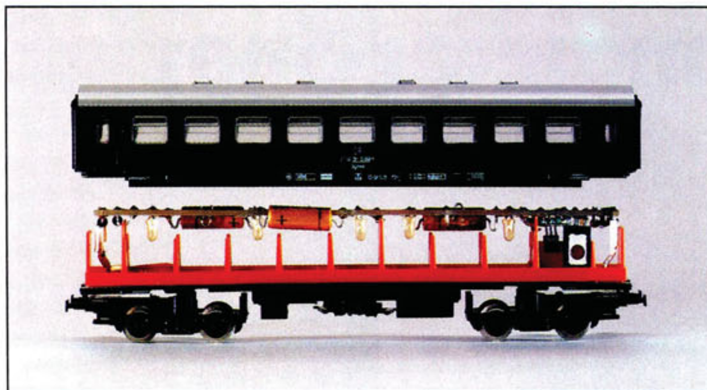
Im Gegensatz zur Brückenschaltung wurde anstelle des Widerstands R eine Konstantstromschaltung eingesetzt. Das bedeutet, daß weitgehend unabhängig von der tatsächlich über C liegenden Spannung immer ein konstanter Strom über die Dioden fließt. Um einen ununterbrochenen gleichmäßigen Stromfluß an den LED zu gewährleisten, d. h. die Dioden in voller Helligkeit und flimmerfrei zu betreiben, ist jedoch eine über C liegende Mindestspannung erforderlich. Diese wird von der Zahl der in Reihe geschalteten Dioden bestimmt. Die Kapazität von C ist somit von der erforderlichen Mindestspannung und dem über die Dioden fließenden Strom abhängig. Um die Nachbausicherheit zu garantieren, wurden alle Werte experimentell ermittelt. Die zur Bestimmung der Kapazität von C wirksame Spannung über C erhält man, indem für den Betrieb der

ersten LED überschlagsmäßig 3 Volt und für jede weitere in Reihe geschaltete Diode 2 Volt von der Betriebsspannung subtrahiert werden.

Beispiel:
Am belasteten Fahrregler gemessene Spannung = 20 Volt. Zwei mal 4 Dioden wurden in Reihe geschaltet. Dann ist:
U = 20 V - 3 V (erste LED) - 6 V (3 weitere LED) = 11 V.
Bei einem Betriebsstrom von 26 mA (je LED-Reihe 13 mA) beträgt R = 22 Ω und bei 11 Volt ist C = 150 µF groß.

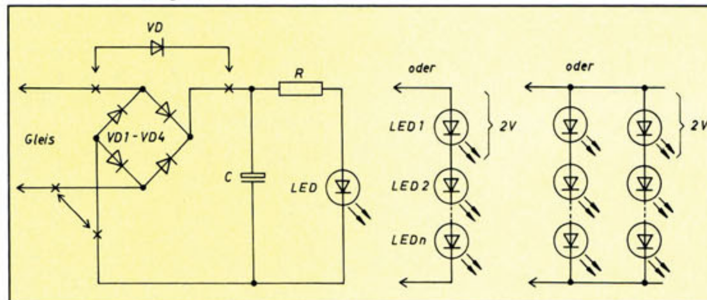
Für die Spannungsfestigkeit des Transistors VT 1 gilt, daß man von der Betriebsspannung wieder 2 Volt für jede in Reihe geschaltete LED abziehen muß. Der Transistor VT 1 setzt die überschüssige Energie in Wärme um, weshalb man ihn keinesfalls an seiner Leistungsgrenze betreiben sollte. Für VT 2 genügt fast jeder Si-npn-Typ aus der Bastelkiste. Beide Transistoren sollten jedoch eine ausreichend hohe Stromverstärkung (Gruppe D oder E) besitzen. Der Widerstand R 1 beträgt 8 bis 10 Kiloohm, R 2 wird nach der Tabelle dimensioniert. Für beide Widerstände sind 0,1-Watt-Typen ausreichend.

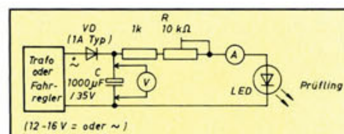
Henry Gebhardt

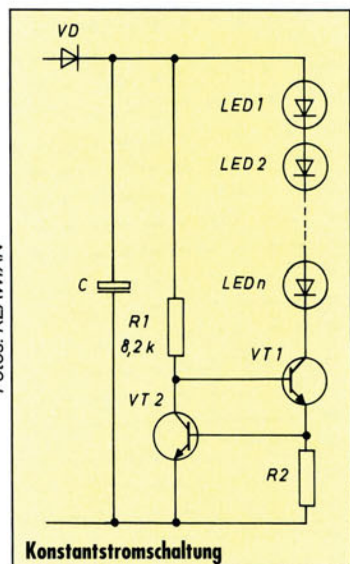


Fotos: KLAWIAN

▲ **Der komplett nachgerüstete Beleuchtungsbaustein in einem zerlegten Wagen.**
▼ **Brückenschaltung zum Betreiben von Leuchtdioden.**





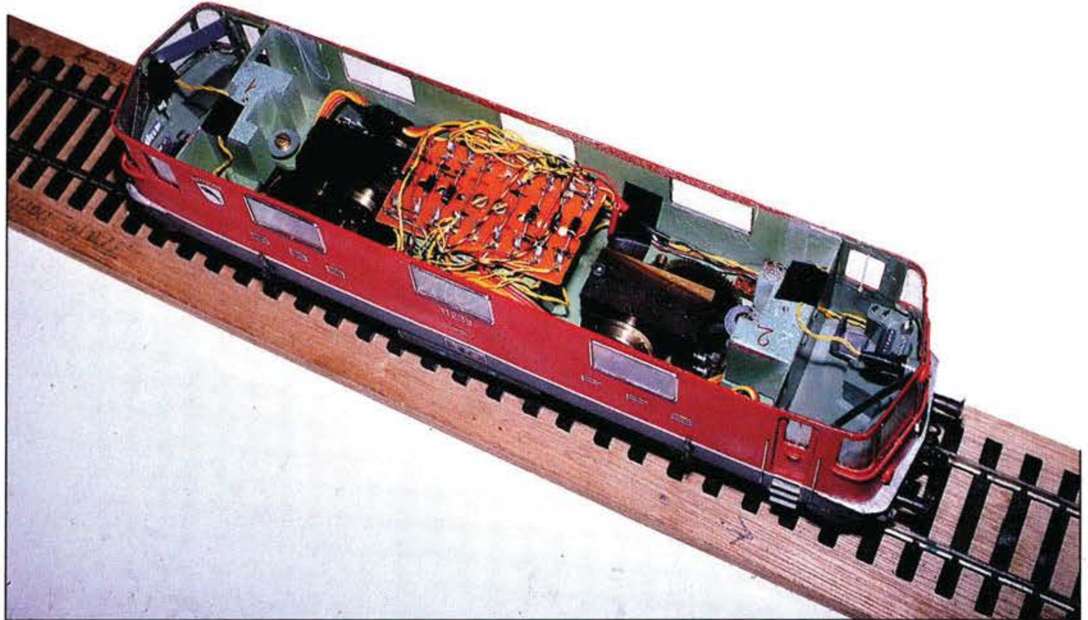


Konstantstromschaltung

Strom über R (in Milliampere)	Kapazität C (in Mikrofarad)
1	4,7
2,5	10
4	50
7,5	150
8,5	200
10	250
12	300
15	350
17	400
20	500

Glockenanker-Spezialitäten

Auch in der Schweiz verwendet man Glockenankermotoren zum Antrieb von Eisenbahnmodellen. Obwohl diese Motoren nicht für den Modellbau konstruiert wurden, bewähren sie sich beim Befördern von Spur 0-Lokomotiven gut. Urs Nötzli aus Zürich berichtet von seinen Erfahrungen.



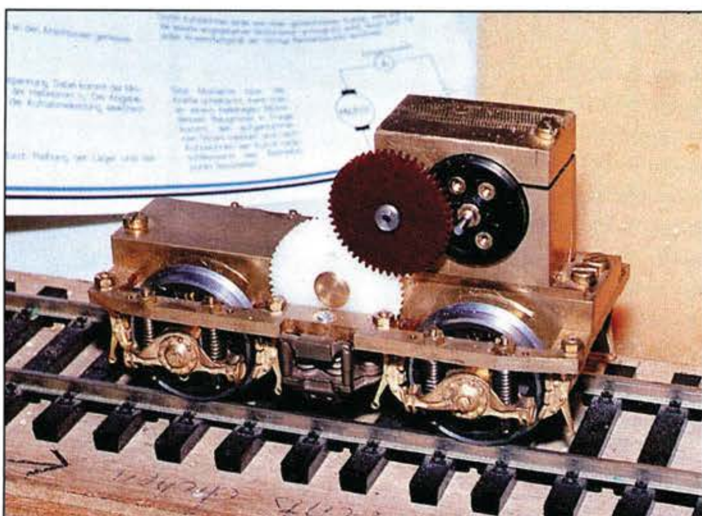
Glockenankermotoren werden nicht nur von der deutschen Firma F. Faulhaber, sondern auch von einigen Unternehmen in der Schweiz produziert. Bekannt sind unter anderem die Namen Minimotor in Agno/TI, Maxon in Sachsen, Escap im schweizerischen Jura und ITT. Aus der Sicht des Modelleisenbahners sind die Glockenankermotoren der verschiedenen Hersteller gleichwertig; sie unterscheiden sich nur durch ihre technischen Daten. Daher eignen sich nicht alle Motortypen zum Einbau in Fahrzeuge großer Spurweiten. Da ich mich der Gotthardbahn im Maßstab 1:43 verschrieben habe, baue ich mir meine Modelle selbst. Sie müssen so leistungsstark sein, daß ich Züge in maßstäblicher Länge auch auf Steigungen bis zu 26 Promille vorbildgerecht einsetzen kann.
Dabei werden die kleinen Motoren mit ihrer großen Leistung des öfteren warm, manchmal auch heiß. Eine Anfrage bei Minimotor ergab, daß ein 20minütiger Dauerbetrieb möglich ist. Außerdem werden für Modellbahnzwecke bei 12-Volt-Motoren die Wicklungen vergossen, wodurch die Motoren bis 18 Volt betrieben werden können. Jedoch fahren Spur-0-Lokomotiven traditionell mit 20 Volt, so daß im Dauerbetrieb die Wärmeentwicklung sehr groß wird.

Wärmeprobleme

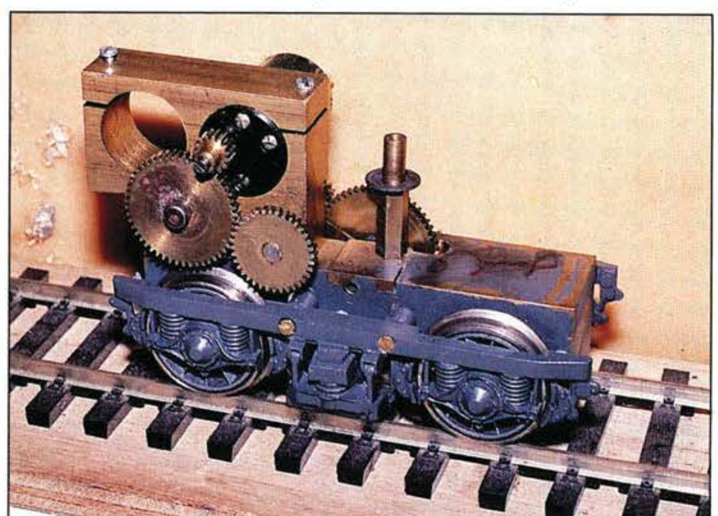
Daher trennen wir in unserer Züricher Modellbaugruppe die Fahrwerke in Antriebsblock (Motor, Ritzel und Übersetzung) und Fahrgestell (Radsätze und Übertragungszahnräder). Alle Teile werden aus Messing gefräst. Dies bringt einerseits Masse und andererseits eine gute Wärmeableitung. Der Getriebeblock wird nach dem Bohren der Getriebewellenlager und der Motoröffnung einseitig eingeschnitten. Dann steckt man den Motor durch die Bohrung und spannt ihn mit einer Klemmschraube fest. Das Motorgehäuse nimmt auf diese Weise keinen Schaden, und die gleichmäßige Umfassung des Motors ist garantiert. Die Wärme kann gut abgeleitet werden. Der Motor überhitzt sich kaum mehr, er wird allenfalls handwarm.

Motorschaltung

Besitzt das Fahrzeug mehrere Motoren, werden diese üblicherweise parallel geschaltet. Ich ordne mehrere Motoren in Serie an, so daß sich die Motornennspannung verringert. Bei einer Versorgungsspannung von 20 Volt kann ich zwei 12-Volt-Motoren oder vier 6-Volt-Motoren hintereinander schalten. Die Stromstärke bleibt bei dieser Schaltungsart in vertret-



Drehgestell einer Re 4/4 II/III (SBB) aus einem Bausatz der Firma Walther. Deutlich ist der gefräste Zentral- und Motorblock zu erkennen.



Drehgestell nach System Hermann: Auf dem Drehgestellblock sitzt der Motorblock. Er ist verschiebbar und kann zwei Motoren aufnehmen.

baren Größenordnungen. Auch die Wärmeentwicklung ist nicht allzu hoch, da die Motoren unterhalb der Nennspannung betrieben werden. Weiterhin sollte man das Getriebe so berechnen, daß die Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeuges schon vor Erreichen der Nennspannung gefahren wird. Diese Berechnung ist möglich, da sich beim Glockenankermotor Spannung und Drehzahl linear zueinander verhalten; einer bestimmten Spannung läßt sich genau eine definierte Drehzahl zuordnen (siehe MEB 9/91, S. 6 ff).

Lebensdauer

Nach meinem Ermessen erhöhen verstärkte Bürsten die Lebensdauer eines Glockenankermotors wesentlich. Dieser Wunsch muß lediglich bei der Bestellung angegeben werden. Kondensatoren mit einer Kapazität von 470 µF schützen den Motor vor schädlichen, kurzzeitigen Spannungsänderungen. Schaltimpulse, schlechte Gleiszustände oder unzulängliche Radauflagen werden kompensiert, wenn diese Kondensatoren am Steuergerät und möglichst dicht am Motor eingebaut werden.

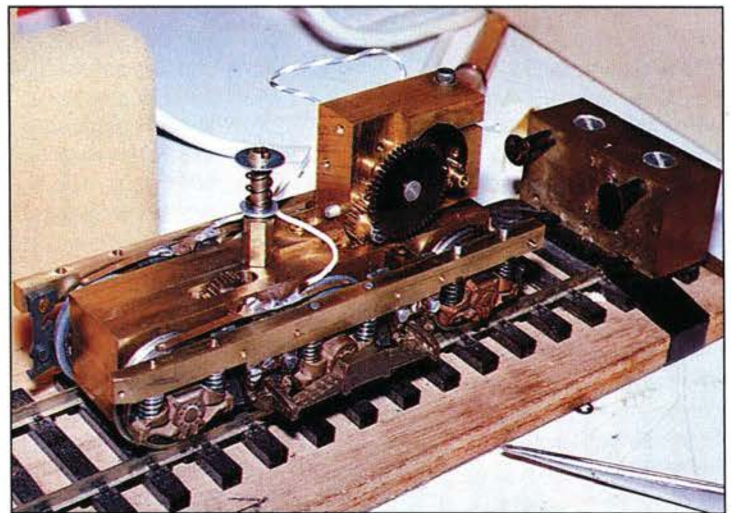
Fahrzeugmasse

Viele Modelltriebfahrzeuge sind genügend motorisiert. Dennoch haben sie auf Steigungen schlechte Zugkräfte. Woran mag das liegen? Bei Versuchen durch unsere Gruppe wurden Lokomotiven getestet: Die Glockenankermaschinen mußten eine Last ziehen. Bei jeder Runde erhöhten wir die Lokomotivmasse, indem Stahlplatten auf das Gehäuse gelegt wurden. Anschließend vergrößerten wir auch die Last. Diese unwissenschaftliche Testerei ergab (Prof. Kurz verzeihe uns!), daß bei einer vierachsigen Lokomotive mit 4,2 kg das beste Masse-Leistungs-Verhältnis erreicht wird. Die viel belächelte These unserer Baseler Freunde, 1 kg Fahrzeugmasse je Achse anzusetzen, hat sich bestätigt.

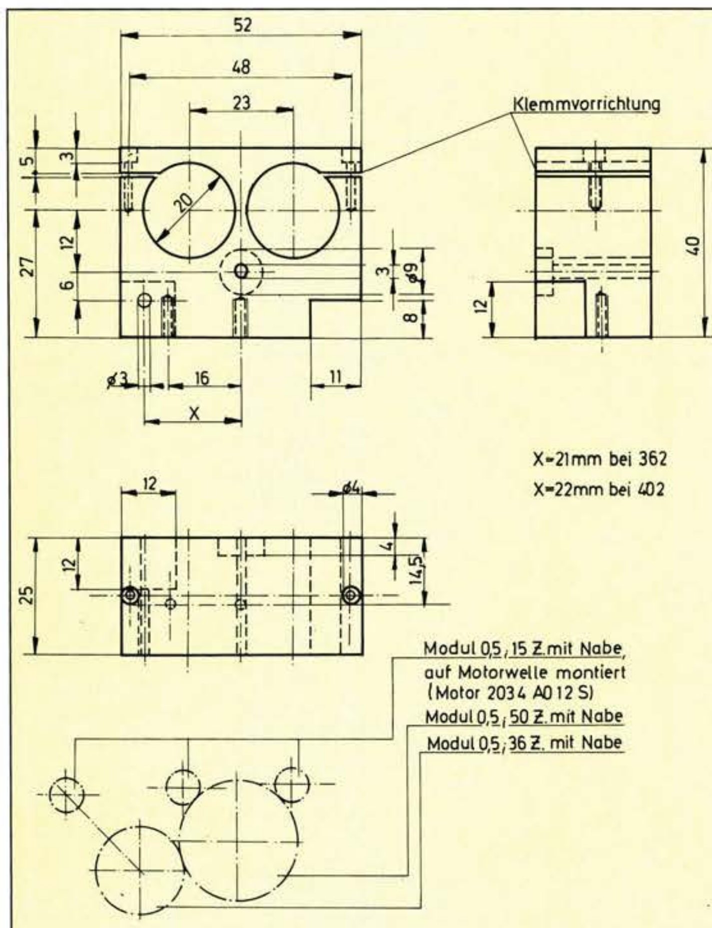
Getriebearten

Um den Glockenankermotor richtig ausnutzen zu können, eignen sich Stirnradgetriebe am besten, gefolgt von Kegelradgetrieben und Schraubantrieben ohne große Hemmung. Mühe hatte ich mit Scheckengetrieben. Obwohl große Übersetzungen möglich sind, erfordern die Getriebeverluste unnötig hohe Motorleistungen. Eine Schwungmasse reduziert die Verluste um einiges. Diese Lösung ist jdoch noch nicht der Weisheit letzter Schluß. Weiterhin haben Schneckengetriebe ohne Schwungmasse die unangenehme Eigenschaft, bei kurzen Spannungsunterbrechungen (z.B. bei Kontaktproblemen) den Zug zum Erzittern zu bringen. Zudem möchte ich meinen Gästen ein Krokodil oder eine Dampflokomotive mit beweglichem Gestänge und arbeitender Steuerung per Handbetrieb demonstrieren können.

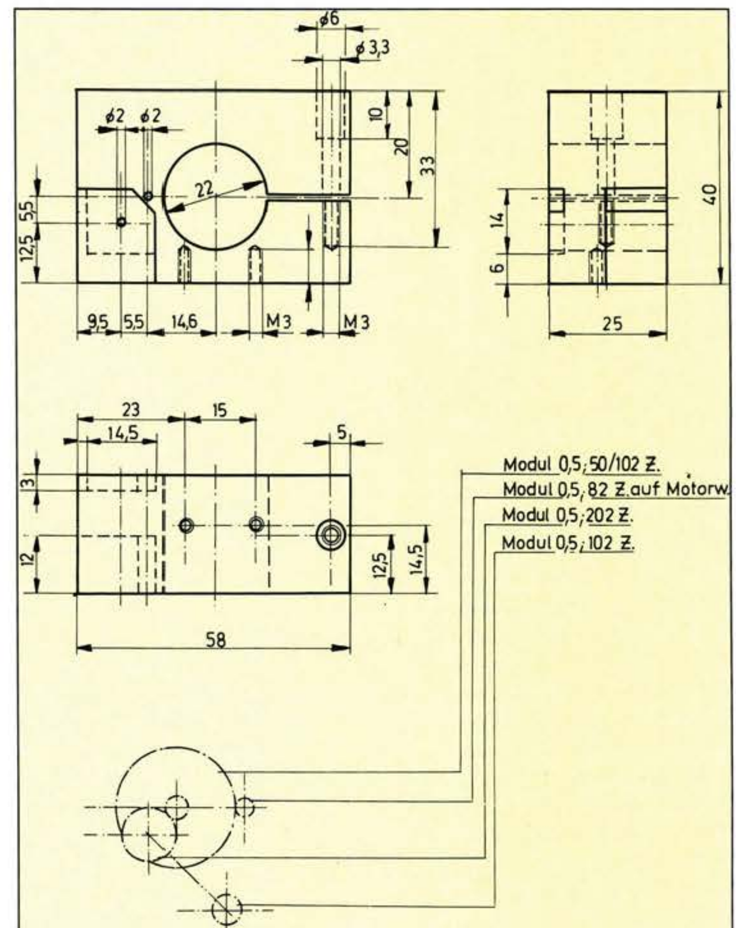
Urs Nötzli, Zürich /ip



Selbstbaudrehgestell einer Gotthardlok Ae 6/6. Alle Achsen sind beidseitig isoliert. Die Stromabnahme erfolgt so, daß der Lokkasten potentialfrei bleibt.



Gefräster Antriebsblock mit Getriebe für Drehgestellantriebe nach System Herrmann mit 2 Faulhaber-Motoren.



Gefräster Antriebsblock mit Getriebe für Drehgestellantrieb einer SBB-Lokomotive vom Typ Be 4/4 II-16 BT.

Tips & Tricks

Der Sekunden-Baum

Das Angebot an Bäumen im Modellbahnhandel ist schier unübersehbar. Meistens bekommt aber der Geldbeutel beim Bezahlen einen solchen Schreck, daß man sich beim nächsten Mal gern nach einer billigeren und schnelleren Methode umsieht.

Das Rohmaterial ist Unkraut, das am Wegrand gedeiht. Möglichst astreich und gegliedert sollte es aber sein. Mit einer Schere beschneidet man die äußere Form. Befriedigt diese nicht, können weitere Äste eingeklebt (Sekundenkleber) oder Litzendraht eingeflochten werden, bis sich die gewünschte Zufriedenheit einstellt. Anschließend taucht man die Krone in eine Büchse mit verdünntem Nitrolack (farblos), läßt sie kurz abtropfen und bestreut das Ganze mit feinen Schaumstoffflocken. Bei diesem Vorgang sollte auf ausreichende Entlüftung und Schutz vor offenem Feuer geachtet werden. Nitrodämpfe sind gesundheitsschädlich und explosiv.

Ein leichter Hauch von Gelb oder Braun, von der Seite verpaßt, verleiht dem Baum ein durchaus professionelles Aussehen.

alb

Fotos: Albrecht





Nightlights

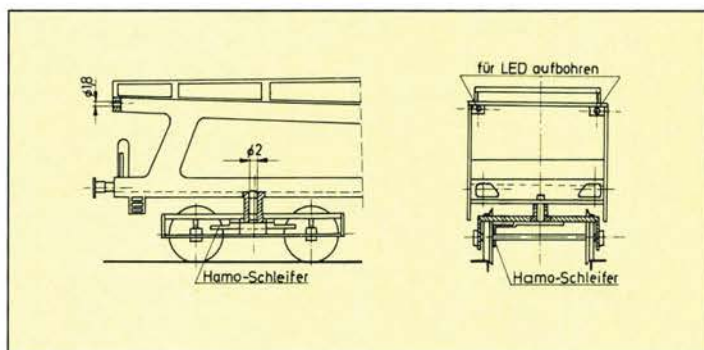
Am Ende meines internationalen Expresszuges in den Süden laufen – wie das auch beim Vorbild üblich ist – mehrere Doppelstock-Autotransportwagen der Firma Fleischmann (Kat.-Nr. 5284 bzw. 5290). Da auf meiner Modellbahnanlage auch Nachtbetrieb stattfindet und alle Schlußwagen mit den entsprechenden Zugschlußsignalen auszurüsten sind, stellte sich die Aufgabe, die am Ende der D-Züge fahrenden Wagen mit leuchtenden Oberwagenlaternen zu bestücken.

Dazu werden die beiden oberen Ladeflächen abgenommen und die Achsen entfernt. Nach Abnahme der Drehgestelle werden die Drehgestellbolzen je mit einem 2-mm-Loch versehen. Durch diese wird später der Draht zu den Lichtemitterdioden (LED) und zu den Widerständen geführt. Weiterhin werden die Drehgestelle mit Radschleifern (Hamo-Stromabnehmer, Tender BR 18) versehen, die mit Sekundenkleber befestigt werden. Die am Modell angespritzten Oberwagenlampen werden mit einem Durchmesser von 1,8 mm durchbohrt und mit je einer Leuchtdiode (1,8 mm) versehen. Dazu dient ein Tropfen Sekundenkleber. Die Anschlüsse der LED werden nun in Serie zusammengeschaltet (Drahtbrücken zwischen der kurzen Fahne der einen und der langen Fahne der anderen LED). Der 100-Ohm-Widerstand wird an der freien Anschlußfahne der rechten Leuchtdiode angelötet und mit den Schleifern des vorderen Drehgestells verbunden. Die freie Fahn der linken Leuchtdiode verbinden wir hingegen mit dem hinteren Drehgestell. Anschließend werden die Achsen (einseitig isoliert) jeweils paarweise entgegengesetzt eingebaut und die Funktionsprobe durchgeführt. Zum besseren Aussehen der Rückfront habe ich die Fleischmann-Kupplung entfernt und eine Originalkupplung mit Bremsschläuchen (Roco) angebracht.

er



Foto: KLAWIAN



Kisten als Ladegut

Drehautomaten werden bei der Fa. Welle und Sohn von einem Auslandskunden bestellt und sind umweltfreundlich und wettergeschützt mit der Bahn zu transportieren. Als Transportfahrzeug stellt die Bahn einen Wagen der Gruppe Omm. Die Kisten für die Drehautomaten haben bei Spurweite H0 die Maße von 25 mm in der Breite, 40 mm in der Länge und 30 mm in der Höhe. Damit liegt die Ladung noch innerhalb des Lademaßes.

Nun zum Bau der Kisten. Als Träger benutzte ich Styropor mit 2 mm kürzeren Seitenflächen als die fertige Kiste. Die Flächen habe ich mit 1 mm Sperrholz beklebt. Aus 2 mm breiten Furnierstreifen werden die vier Ecken verstärkt, in der Mitte der Längsfläche befestigt und die Diagonalstreben (Breitfläche V-förmig, Stirnflächen diagonal) eingeklebt. Die Diagonalstreifen werden schräg zugeschnitten und zwischen den Eckleisten und der Mittelstrebe eingepaßt und verklebt. Um den Inhalt der Kisten vor Nässe zu schützen, erhalten sie eine Dachpappabdeckung. Ich benutzte dunklen Zeichenkarton als Modelldachpappe. Wer seine Kisten auf der Ladestraße oder dem Fabrikhof abstellen will, sollte 3 Leisten 3 x 3 mm als Kufen unter den Kistenboden kleben. Schrägen an den Kufen für die Transportrollen nicht vergessen, die Transporteure werden es danken. Die Beschriftung bleibt dem Bastler überlassen. Als Kleber verwende ich bei Styropor Holzleim. Beim Werkzeug ist ein scharfes Bastelmesser zum Trennen von Styropor und Furnier vorteilhaft, und das Verrutschen der Ladung wird mit einem Klecks Bürokleber am Kistenboden verhindert.

M. Müller



Foto: KLAWIAN

Spiel+Hobby Kupsch

preiswerter aktueller und schneller Versand

FLEISCHMANN

H0-Angebote:

5271	Zwischenwagen Roll. Landstr., neu, ohne Karton, Hammerpreis	25,-
5270	Kuppelwagen	37,-
6101	Profi-Gleis 10er Packung nur	19,90
6705	Lichttrafo	79,-
6735	Trafo 14,5 VA	64,-
6755	Trafo 31 VA	87,-

FLEISCHMANN

H0-Neuheiten:

Sonderserien-Knüller:

4175/92	BR 50 Epoche III Kabinent. Limitierte Auflage Einmalserie	298,-
5800/92	Güterwagen-Set Ep. IV 4 Wagen DB ÖBB FS SBB	119,-
1157	BR 56 2659 DB für 3 L	299,-
4171	BR 03 Stromlinienlok schwarz	219,-
4441	ICE-Wagen 1. Kl. Raucher	58,-
4442	ICE-Wagen 1. Kl. Raucher	58,-
4445	ICE-Wagen 2. Kl. Raucher	58,-
4446	ICE-Wagen 2. Kl. innen grün	54,-
4448	ICE-Wagen 2. Kl. innen blau	54,-
4938	Schienenreinigungslok BR 218	189,-
5243	40' Containerwagen Puma	28,-
5279	Roll. Landstr. Hoffmann Druck	44,-
5701	Güterwagen offen DR	16,-
64171	FMZ BR 03 Stromlinie	299,-
64233	FMZ BR 218 Diesell. blau/beige	264,-

FLEISCHMANN

H0-3 L-Wechselstrom:

1063	BR 64 335 DB	209,-
1138	BR 39 103 DB	329,-
1139	BR 39 204 Reichsbahn	329,-
1156	BR 56 2048 Reichsbahn	299,-
1179	BR 50 662 DB	319,-
1326	E-Lok 141 237-8 grün	239,-
1327	E-Lok 141 414-3 rot	239,-
1817	BR 78 254 Reichsbahn	299,-
1818	BR 38 3725 Reichsbahn	299,-
1878	BR 78 317 Saar Rarität!!	299,-

FLEISCHMANN

N

7440	ICE N	269,-
8229	Schotterwagen DR	18,-
8229	Schotterwagen DR 3 Stück à	17,-
8243	Puma-Containerwagen	23,-
8243	Puma-Containerwagen 3 Stück à	21,-
8277	Roll. Landstr. „Schöller"	36,-
8406	Minol-Tankwagen	21,-
8406	Minol-Tankwagen 3 Stück à	19,-

märklin

Spur Z Hamsterangebote:

8104	Personenzug Preußische St.B.	209,-
8108	Orient-Express-Set	349,-
8112	Chiemgau-Bahn DB 798	139,-
8119	Langenschwalb. Personenzug	349,-
8130	Länderbahn-Güterzug	239,-
8133	Rheingold-Set	349,-
8198	Oberleitungsset für S+E	95,-
8199	Oberleitungsset für T 1+2+3	195,-
8594	Z-Flexgleis 10 Stück à	7,-
8604	Huckepackwagen „Walter"	33,-
8629	Dea-Kesselwagen	17,-
8629	Dea-Kesselwagen 3 Stück	48,-
8629	Dea-Kesselwagen 6 Stück	90,-
8636	US-Güterzug Begleitwagen rot	33,-
8637	US-Ged. Güterwagen Milwaukee	26,-
8644	Containerwagen „Märklin" schw.	15,-
8664	Circus-Barum-Set	159,-
8716	Nahverkehrswagen Silberl. 2. Kl.	25,-
8717	Nahverkehrsw. 1./2. Kl.	25,-
8718	Steuerwagen Silberling	53,-
8768	Langenschwalbacher-Set	153,-
8776	Wagen-Set „Bauzug"	119,-
8784	US-Pers. Großraumwagen orange	27,-
8785	US-Speisewagen orange	27,-
8787	US-Aussichtswagen orange	29,-
8788	US-Gepäckwagen orange	27,-
8789	US-Schlußwagen orange	29,-
8802	Schienenreinigungs-Triebwagen	89,-
8803	BR 24 DB	109,-
8804	BR 260 Diesell. blau/beige	94,-
8806	BR 78 DB Hamsterpreis nur	195,-
8807	US-Dampflok „Mikado"	169,-
8809	US-Diesellok orange	139,-
8809	2 Stück für nur	259,-
8811	E-Lok BR 144 DB Auslaufm.	179,-
8816	Schienenbus DB rot	89,-
8817	Beiwagen zum DB-Schienenbus	37,-
8820	BR 221 Diesellok rot	139,-
8822	E-Lok BR 194 DB grün	199,-
8824	E-Lok BR 194 DB blau/beige	199,-
8825	E-Lok BR 144 blau/beige	169,-
8826	E-Lok BR 151 DB rot	169,-
8827	BR 41 DB	159,-
8838	E-Lok BR 139 DB blau/beige	159,-
8841	E-Lok BR 110 DB rot	159,-
8842	E-Lok BR 111 blau/beige Ausl.	169,-
8843	E-Lok BR 111 DB rot	159,-
8847	E-Lok Re 4/4 SBB „2000"	179,-
8848	E-Lok BR 120.1 rot	149,-
8849	E-Lok Ae 6/6 SBB rot	169,-
8851	E-Lok Ae 3/6 SBB braun	179,-
8853	E-Lok BR 120 DB rot/beige	149,-
8854	E-Lok BR 103 DB rot/beige	149,-
8856	E-Lok Be 6/8 Krokodil grün	209,-
8858	E-Lok BR 151 DB blau/beige	159,-
8860	US-Diesel. „Santa Fe"	139,-
8860	2 Stück für nur	259,-
8864	BR 260 Diesell. d'rot	89,-
8865	BR 361 Diesell. rot Auslaufm.	109,-
8866	BR 216 Diesell. „Lollo"	159,-
8867	E-Lok BR 103 DB rot	159,-
8878	BR 218 Diesell. blau/beige	132,-
8933	3 Stück à	36,-
	Bayrischer Hofzug	2490,-

BRAWA

Neuheit zum Hamsterpreis:

8530	HO Slow Memory-Signal nur	42,-
7544	N Slow Memory-Signal nur	55,-
7544	N ab Abnahme von 3 Stück à	53,-

Roco

Neuheiten:

H0 519 M1 A1 Abrams Desert Storm	10,80
H0 520 M 2 Bradley Desert Storm	11,60
H0 521 M 109 A2 S Desert Storm	12,40
H0 527 M 901 Us Desert Storm	11,90
H0 1565 Ford Cargo Holz-Tieflader	23,50
N 23280 E-Lok BR 112 DR	139,-
N 25195 Kesselwagen Solvay	18,50
H0 40343 KK-Kinematik Stück	1,60
H0 40343 KK-Kinematik 1 Dutzend	16,50
H0 42568 Bogenweiche l 9/10	55,-
H0 42569 Bogenweiche r 9/10	55,-
H0 46204 Kesselwagen „Petro Chem"	31,50
H0 43647 Diesellok ÖBB 2048	139,-
H0 43013 Max Liebermann 4teilig	279,-
H0 43016 Ergänzungsset Max Lieberm.	130,-

Roco

Restposten H0

43238	BR 150 Museumsedition Holzbox	279,-
43281	Zuckersusi Mallet-Dampflok grün	298,-
43659	E 18 blau	169,-
44020	Toshiba-Zug	198,-
44023	Heitkamp-Set	98,-
44024	Sanitätszug BW Hamsterpreis!!	97,-
44033	Inter-Regio-Set	95,-
44037	Schotterwagen-Set NS blau	89,-

ARNOLD

N

0143	Rheingold-Set 5teilig	229,-
0167	Rheingold-Set vergoldet	589,-
0173	Henschel Wegmann-Zug vergoldet	469,-
0219	Leckermaul-Express 4teilig	129,-
0220	Dujardin-Zug 6teilig	194,-
0231	Bierwagen-Set Rothaus-Pils	39,-
0240	Königl. Bayr. Hofzug Set 1	998,-
0241	Königl. Bayr. Hofzug Set 2	998,-
2046	Köf II Bauzugausf. Hammerpreis	85,-
2271	Mallet BR 96 ockergelb	450,-
2289	Mallet BR 96 022 DR schwarz	289,-
2310	E-Lok BR 194 DB grün	199,-
2331	E-Lok 1042 ÖBB orange	199,-
2449	E-Lok E 16 der DRG grau	185,-
2514	BR 41 291 DR mit Rauch	269,-
2914	DB-LZB Meßwagen	111,-
2712	BR 89.7 Goldie	119,-
2714	BR E 17 Goldie	169,-
3765	Lufthansa-Wagen 1. Kl.	33,-
3766	Lufthansa-Wagen 1. Kl.	33,-
3767	Lufthansa-Wagen 1. Kl.	33,-
4957	Transcontainer „IKEA"	25,-
6381	Elektr. Drehscheibe nur!!	197,-
6383	Gleis-Set für Drehscheibe	15,-
86029	Central Control	379,-

TRIX HO MINITRIX

Neuheiten:

Die Sensation aus dem Hause Trix: In Zusammenarbeit mit Märklin entsteht einer der schönsten je gebauten H0-Züge „Der König-Ludwig-Zug" Werkseitig total ausverkauft!!!!!!!!! Vorbestellung bei uns noch möglich:

H0 21230 Trix International 2 L =	1698,-
H0 31330 Trix Express 3 L =	1698,-

Die angegebenen Preise sind vorläufige Werks-Angaben, die noch um 5 bis 15% steigen können.

N 11016 Güterzug DR Sonderserie	168,-
N 11019 Pfälz. Güterzug Sonders.	254,-
N 11034 Bayr. Lokalbahn-Zug	169,-
N 12653 Bayr. Gütertriebwagen	129,-
N 12858 E-Lok BR 144 DR blau/türkis	175,-
N 13201 Ged. Güterwagen bayr.	23,-
H0 23561 Ged. Güterwagen bayr. grün	39,-
H0 23562 Ged. Güterw. m. Br. H. bayr.	41,-
H0 23566 Bayr. Mittelbd. W. m. Br. H.	36,-
H0 23728 Pfälz. Pers.Wg.	49,-
H0 70075 Sonderw. Verkehrsmus. Nürnberg	39,-
H0 Express 33328 Pfälz. Pers. Wg.	56,-

TRIX HO

H0 zu Hamsterpreisen!!!

H0 22408 Bayr. Dampflok P 3/5 H	235,-
H0 22409 BR 38 403 DR	215,-
H0 22420 E-Lok EP 3/6 grün	229,-
H0 22424 Pfälz. Tenderlok T 4	259,-
H0 22436 BR 73 079 DR gebr.	139,-
H0 22427 BR 54 1518 DR gebr.	139,-
H0 22465 E-Lok BR 140 DB rot	185,-
H0 22476 Diesellok V 160 003 Lollo	169,-
H0 23514 Autotransportwagen	59,-
H0 23516 Kranwagen bayr.	114,-

Verkauf von Digital-Artikeln im Laden durch geschultes Fachpersonal. Vorführungen aller Digital-Systeme in unseren Vorführtheken. Fast alle Digital-Artikel stets am Lager. Rufen Sie uns an. 0203/25376.

ANTI-Streß-Lok mit Dampfgeräusch! 15,-
Wir sind Märklin MHI-Händler!
Alle MHI-Produkte stets am Lager!!
Export-Modelle eingetroffen!!

8879	BR 218 Diesell. rot	132,-
8884	BR 050 DB	199,-
8870	S3/6 gelb der K.Bayr.Sts.B.	179,-
8885	BR 003 DB	149,-
8892	S 3/6 grün der K.Bayr.Sts.B.	159,-
8896	BR 86 DB	159,-
8899	BR 38 DB	139,-
8939	Licht-Hauptsignal	26,-
8940	Hauptsignal 1 Flügel	48,-
8980	Bausatz Lokschuppen	39,-
8983	Bausatz Ringlokschuppen	82,-
8994	Schiebebühne	239,-
	Z-Sonderwagen Milka	95,-
	Z-Museumswagen 1991 im Geschenk-Set	79,-
	Z-Starlight Express-Wagen	59,-
	Z-Sonderwagen Jahreswagen 1986 m. Lupe	95,-
	Z-Sonderwagen Alpha mit Schraube	120,-

märklin

H0 Neuheiten zu Hamsterpreisen:

3339	E-Lok Ae 6/6 SBB „Zürich" rot	309,-
4506	Flugzeug-Transportw. Junkers	98,-
4756	4-Achser Tankwagen Shell	35,-

märklin

H0-Raritäten:

2665	Preuß. Personenzug digital neu	449,-
2847	Schweizer Zug Export	235,-
2865	Preuß. Personenzug neu	439,-
3005	DA 800 BR 23 1. Ausführung!! alter roter Karton	350,-
3026	F 800 Telex, Bj. 1958, Rarität, alter roter Karton	690,-
3027.5	BR 44 Telex	490,-
3047	BR 44 Telex mit Rauch	490,-
3042.2	E-Lok BR 111 blau/beige	140,-
3049.1	E-Lok BR 104 grün Ausl.	160,-
3166	E-Lok BR 1141 ÖBB Vollmetall	230,-
3060 + 4060	US F 7 Santa Fe Ausl.	219,-
3062 + 4062	US F 7 Rio Grande neu!	690,-
3111	D-Lok Typ 59, braun, Belg. Vollm.	240,-
3123	Micheline grün	299,-
3124	Micheline rot	320,-
3125	Roter Pfeil neuw.	189,-
3125	Roter Pfeil Auslaufmodell!!	269,-
3127	Blauer Pfeil Exportmodell!!	290,-
3129 + 4129	US F 7 Southern Pacific	750,-
3132	Diesellok V 5 SJ Export	125,-
3133	Diesellok Serie 54 SNCB	166,-
3137	Diesellok Di 3 a NSB Metall!!	270,-
3137	dito jedoch Betr.Nr. Fehldruck	490,-
3141	Diesellok BR 260 DB 1. Ausf.	110,-
3145	Diesellok BR Y 50100 grün	135,-
3147	Diesellok BR 212 DB türkis/b	160,-
3148	Diesellok Di 5 NSB Exportm.	169,-
3149	Diesellok BR 80 SNCB grün	155,-
3152	E-Lok Typ 16 blau SNCB	195,-
3153	E-Lok BR 120 rot/beige Wappen	220,-
3170	Schwedische Holzlok	330,-
3174	Diesellok NSB „grafitti-Lok"	420,-
3181 + 4181	US F 7 Burlington	219,-
3300	Jubiläums-Krokodil-Packung	590,-
3308	BR 85 006 seltener blauer K.	290,-
3309	BR 85 007 seltener blauer K.	298,-
3317	Franz. Dampflok grün Vollmet.	379,-
3324	E-Lok BR 1100 der NS gelb	170,-
3329	E-Lok BR 191 Vorführlok	290,-
3329	E-Lok BR 191 grün Rarität!! da im seltenen Hoch-Karton	399,-
3331	BR 140 DB rot DELTA	179,-
3333	E-Lok SNCF 2600 Vollmetall!!	320,-
3302	Borsig-Lok grau	690,-
3321	Silbern aus Deko-Fenster!!	3500,-
3325	E-Lok SNCF weißgrau Vollmetall	300,-
3371	ICE 1. Ausführung!!	890,-
3374	BR 216 blau/beige DELTA	149,-
3379	Diesellok V 216 Lollo MHI	198,-
4171	ICE-Zwischenwagen neuwertig	198,-
	ST 800 elfenbein/blau 3teilig o.K.	
	Märklin-Original-Restauration!!!	3800,-

Hochleistungsmaschinen:

3514	Württ. C BR 18.1 schwarz	495,-
3526	E-Lok NS „Den Haag" Ausl.	320,-
3528	E-Lok BR E 91 grau Vollmetall	438,-
3582	Diesellok V 221 rot	498,-

Digital-Fahrzeuge:

3603	Micheline grün digital	315,-
3605	Roter Pfeil digital	315,-
3614	Württembergische C schwarz	485,-
3628	E-Lok BR E 91 grau Vollmetall	438,-
3630	Bahn 2000 E-Lok SBB Restposten	298,-
3634	Sybic Digital Auslaufmodell!	349,-
3636	E-Lok Ae 6/6 Genf rot	398,-
3638	E-Lok Ae 6/6 Bern grün	398,-
3670	Holzlok SJ digital selten!	390,-
3679	Diesellok V 216 Lollo MHI	238,-
3682	Diesellok V 221 rot!!	498,-
3774	durchsichtige BR 218 digital	320,-
3757	E-Lok BR 103 digital durchsi.	295,-

märklin

2-Leiter Hamo-Digital-Fahrzeuge:

3802	Borsig-Lok Mallet	429,-
3809	BR 85 DB Telex neu 5/1992	398,-
3828	E-Lok BR 91 grau DR	449,-
3829	E-Lok BR 91 grün DB	398,-
3879	Diesellok BR 216 DB Lollo	268,-
3882	Diesellok V 221 rot Vollmetall	379,-
	BR 86 260 DB Telex aus Packung	299,-

märklin

2-Leiter Hamo-Fahrzeuge:

8306	BR 78 355 DB	160,-
8312	Württemb. T 5 grün	150,-
8313	BR 75 042 DB	150,-
8317	Frz. BR 78 patiniert selten!	240,-
8356	Krokodil grün SBB	278,-
8366	E 152 034-5 DB grün	195,-

märklin

Wagen:

	Vedes Werbewagen „Schweiger Nürnb."	35,-
	Vedes Werbewagen „Doering Karlsruhe"	35,-
	Vedes Werbewagen „Wettig Hannover"	35,-
	Kühlwagen Ovomaltine	25,-
	Kühlwagen Deutschland	49,-
	Containerwagen fischertechnik	45,-
	Containerwagen 800 Jahre Hamburger H.	89,-
	Containerwagen Hamburg, Tor zur Welt	89,-
	Containerwagen Uniroyal silber-met.	49,-
	Kühlwagen Modellbahnausst. Berlin	23,-
	Postmuseumswagen 1991	59,-
	Henninger Bierwagenzug	129,-
	Edeka-Zug 3teilig	129,-
	Containerwagen C&A Rodeo	39,-
	Güterwagen Stadtansicht Meersburg	59,-
	Güterw. m. Br. Haus „Albani Bier"	59,-
63-01	Postwagen-Set mit H0-Auto	145,-
4506	2 Flugzeug-Transportwagen mit 1 Junkers-Flugzeug beladen	98,-
4741	Tieflader neu ohne Karton nur	39,50
4742	Tieflader mit Rowenta-LKW MHI	79,-
4743	Tieflader mit Alpha-Bus MHI	99,-
4775	Caboose-Wagen Burlington	36,-
4773	US-Güterwagen Box Car gelb	29,90

märklin

Gelegenheit:

Beide Märklin-Digital TRAIN-ING-Koffer komplett abzugeben, alle Digital-Artikel in durchsichtig!!	1690,-
Lokomobile silbern	150,-
84564 Set 500 Jahre Amerika	269,-

märklin

Blechautos:

1991	Märklin Werksfeuerwehr	1800,-
	Museums-Rennwagen 1990	590,-
	Alpha-Rennwagen weiß	1400,-

märklin

Spur 1-Neuheiten:

5501	Jubiläumszug	2590,-
5627	Zurüstsatz Bremsgestänge	25,-
5806	Kesselwagen Shell DB	289,-
5807	Kesselwagen Phoenix KPEV	289,-
5830	Bierwagen Königsbacher	325,-
5831	Bierwagen Schwabenbräu	299,-
5836	Bahndienstwagen DB	140,-
5854	Weinwagen DB	319,-
5858	Off. Güterwagen K.Bay.Sts.B.	289,-

BRAWA

0470.5	Köf II ÖBB orange 2 L =	220,-
0471	Köf II RB 2 L =	166,-
0472.5	Köf II ÖBB orange 3 L	278,-
0472.6	Köf II ÖBB grün 3 L	278,-
0476	Köf II ex DDR 2 L =	159,-
0477	Köf II ex DDR 3 L	236,-
0483	Köf II Akkulok 3 L	232,-
0485	Köf II winterfest DB rot 3 L	239,-
0515	Propangaszug 3 L	419,-
8933	Form-Gleissperrsignal H0	39,-

An- und Verkauf von Modelleisenbahnen und Modellautos

Verkauf zu unseren Geschäftsbedingungen solange Vorrat reicht. Alle Modelle im Laden oder im Versand sofort lieferbar. Nutzen Sie unser Bestell-Telefon: **(02 03) 25 3 76** · Porto je Sendung 9,– DM. Lieferung per NN oder Vorausscheck.

Spiel + Hobby Kupsch, Inhaber: Peter Kupsch, 4100 DU 1, Philosophenweg 3, Tel. (02 03) 2 53 76

Modelleisenbahnen und Modellautos alt + neu. Ständig An- und Verkauf – Gebrauchte Gelegenheit immer am Lager. Fax: (02 03) 28 81 06

Wir sind Märklin MHI-Händler! Alle MHI-Produkte stets am Lager!! Export-Modelle eingetroffen!! HAG-Wechselstrom im Vollsortiment!! Kein Versand von Märklin Digital!!

Kriegsbeute

Bei dem im Heft 5/92, Seite 17, abgebildeten Geschütz handelt es sich um eine französische Eisenbahnkanone 320 mm M70/84 – M70/93. Hersteller war die Fa. Schneider, Creuzot, auch als Lokomotivbauer bekannt, im Zeitraum 1884 bis 1893. Auf dieser gleichen 12achsigen Eisenbahnlafette sind weitere Kanonentypen zwischen Kaliber 305 mm bis 340 mm im Zeitraum 1891 bis 1917 aufgebaut worden. Die Kanonen sind eigentlich Schiffs- bzw. Küstenschutz- Geschütze, die beweglich gemacht wurden. Im Verzeichnis »Gerät fremder Heere«, aufgestellt von der Wehrmacht mit Stichtag 1. März 1944, sind neun Exemplare dieser Kanonentype, nun bezeichnet als »32 cm Kan (E) 651 (f)«, nachgewiesen.

Waffen und Gerät, welches die Wehrmacht nicht mehr benötigte, wurde an private Unternehmen, wie z. B. die erwähnte Fa. Dessart, zur Verwertung verkauft. Bemerkenswert sind in diesem Zusammenhang die Wagennummern der Geschütze. Laut Alfred E. Gottwaldt hatten Eisenbahngeschütze die Privateinsteller-Nummernkreise 918 000 P und 919 000 P, Heimatbahnhof Wustermark Vbf. Die beiden erwähnten Geschütze haben jedoch 929 000er Nummern. Offensichtlich sind diese Geschütze für die Deutsche Reichsbahn nicht mehr als Wehrmachtseigentum registriert. Vorgesehener Einsatzbereich war »Divisions-Artillerie und Küstenschutz-Artillerie« Es dürfte aber mehr als fraglich sein, ob diese Geschütze von der Wehrmacht jemals eingesetzt worden sind. Ein Grund für die Aussonderung erbeuteter Waffen war z. B. nicht ausreichende Munition bzw. nicht mögliche Anpassung an deutsche Normen.

Bedingt durch das Kriegsende konnten diese bereits verkauften Geschütze offensichtlich nicht mehr verschrottet werden. Da die Amerikaner Wehrmachtseigentum ausländischer Herkunft nicht anrührten und an ihrem Fundort beließen, konnten diese Geschütze von der Roten Armee übernommen werden.

Noch einige Daten: Größtes Geschoßgewicht 506 kg, größte Geschoßgeschwindigkeit 608 m/sec, größte Schußweite 21,6 km.

K.-H. Nauroth, W-5354 Weilerswist-Vernich

Das Eisenbahngeschütz ist mit aller Wahrscheinlichkeit die 32-cm-Kanone (E) (f) M 74 aus französicher Herkunft. Eine Firma Dessart hingegen hat es nie gegeben. Vielmehr handelt es sich um eine Typenbezeichnung **DE**utsche **S**chwer**S**te **ART**illerie, Berlin W 15 (Sitz des Heereswaffenamtes). Dazu gehörte die Kennzeichnung Deutsche Reichsbahn Berlin mit einer sechsstelligen Zahl als Geräte- bzw. Wagennumer. Alles rollende Wagenmaterial unterstand der Verantwortung der Reichsbahn, die neben dem Lokpersonal auch Betriebsmaschinenkontrolleure einsetzte sowie für Bremsuntersuchungen und Reparaturen zuständig war. Der Waffeneinsatz war Sache der Artillerie, die Feldwartung Pflicht der Eisenbahnpioniere.

W. Diepenbruck, W–4040 Neuss 21

Es dürfte sich um ein erbeutetes französisches Eisenbahngeschütz mit 34-cm-Kanone und einer maximalen Schußweite von 37,6 km handeln, wie es im Band 1 des Titels »Lokomotiven ziehen in den Krieg«, Slezak/Wien, auf Seite 65 abgebildet ist.

J. Klatschmidt, W 6900 Heidelberg

Herr Bäzold fragt nach Angaben über Eisenbahngeschütze. Was soll das? Aus welchem Grunde kann sich heute ein Mensch für einen solchen Irrsinn interessieren? Im Dienste welcher »Wissenschaft« oder welchen »Hobbys« oder welcher »Nostalgie« steht das? Mich würde nicht wundern, wenn eines Tages jemand auf die Idee käme, einen Artikel über die Loks zu schreiben, die die Züge nach Auschwitz etc. zogen. Auch das ist Historie, nicht war?

R. Lauer, W–6200 Wiesbaden

Empfindlich

Wenn ich Ihre Zeitschrift abonniere, möchte ich darin ein Maximun fachlicher Beiträge finden und als Ex-DDR-Bürger nicht regelmäßig an diejenigen erinnert werden, die den Osten Deutschlands in ein Chaos geführt haben. Wir sollten nicht vergessen, daß an der Katastrophe nicht Honecker allein die Schuld trägt, sondern seine Höflinge und Söldner in MfS, NVA, ZK und den unteren Parteiformationen mitschuldig sind.

Nach der Lektüre Ihres Nachrufes in der April-Ausgabe, Seite 19, könnte man zu dem Eindruck gelangen, daß das hochverehrte ZK-Mitglied Genosse Arndt mit der Förderung der ersten innerdeutschen Flugverbindung und der Strecke Hannover – Berlin bereits ein Wegbereiter für die Wiedervereinigung war! Für den Mauerbau, die Alkalischwellen, den heruntergewirtschafteten Fahrzeugpark, die antiquierte Sicherungstechnik etc. war schließlich immer der »Klassenfeind im Westen« verantwortlich. Das hat uns 40 Jahre lang die DDR-Presse einschließlich des »Modelleisenbahner« glauben machen wollen.

Gleichermaßen unangenehm berührt bin ich vom Leitartikel im Aprilheft. Hat diesen Artikel nicht der gleiche Herr Machel verfaßt, der im Heft 10/89 noch in klassenkämpferischer Manier schrieb: »Nun geht es darum, durch hohe Arbeitsergebnisse den XII. Parteitag der SED vorzubereiten?« Als ich 1983 die fehlende internationale Berichterstattung im »Modelleisenbahner« kritisierte, antwortete mir der gleiche Herr Machel, »daß so etwas aus politischer Sicht gut bedacht werden müsse«. Als ich feststellen mußte, daß 1990 noch die gleichen Leute die Zeitschrift redigierten und erhebliche Probleme hatten, die neue Pressefreiheit nach der Wende zu gestalten, habe ich diese Zeitschrift am 28. Februar 1990 abbestellt und die Bahn-Welt abonniert. Jetzt kündige ich diese Zeitschrift aus den gleichen Gründen zum zweiten Mal. Zum Glück gibt es in der Marktwirtschaft noch andere Angebote.

G. Nagel, O–6851 Heinersdorf

Überempfindlich

Nicht ohne Verwunderung habe ich Ihre Leitkolumne zum »Aprilscherz der Eisenbahn illustrierte« gelesen. Ich kann darin beim besten Willen keine Diffamierung unserer Landsleute in den neuen Bundesländern entdecken.

Wenn Ihnen, wie mir, die in den alten Bundesländern erscheinenden Fachzeitschriften schon seit vielen Jahren geläufig wären, wüßten Sie, daß die Bundesbahn schon immer harter Kritik seitens dieser Fachzeitschriften ausgesetzt war, besonders, was ihre Beschaffungspolitik ausmachte. Versuchen Sie doch mal, den Aprilscherz dahingehend zu deuten, daß auch dies eine Kritik am ICE sein könnte.

Über die Bezeichnung des Ingenieurs könnte man sich natürlich streiten, vor allem, ob der dritte Teil sehr ansprechend ist. Doch auch hier kann man eine Persiflage auf die Probleme des ICE mit dessen Toiletten sehen. Warum, Herr Borchert, gleich mit Kanonen nach Spatzen schießen? Hätte nicht ein Anruf bei Ihrem Kollegen von der »eisenbahn-illustrierte« bereits die Wogen glätten können?

Oder liegt der Grund vielmehr in den Sätzen des zweiten Teiles der Kolumne, in der leider viel zu oft anzutreffenden Überempfindlichkeit? Ich habe seit der Vereinigung sehr viele Kontakte und weiß, wovon ich spreche, wenn ich den Begriff »Überempfindlichkeit« anwende. Selbstverständlich gibt es Besserwisser, aber die überall in der Welt. Nicht jeder »Alt-Bundesbürger«, der einem Landsmann in den neuen Ländern einen Rat gibt, ist gleich überheblich. Leider bleibt doch wohl nach 12 Jahren Hitlerdiktatur und 45 Jahren »real existierendem Sozialismus« für alle Bewohner der beigetretenen Länder ein immenser Nachholebedarf, auch an Wissen, z. B. über die Funktion und die Zusammenhänge der Marktwirtschaft. Sie wollen doch diesen zwingend erforderlichen Lernprozeß nicht abstreiten, oder? Von wem sollen denn die Ratschläge gegeben werden, wenn nicht von denen, die in der Marktwirtschaft groß geworden sind?

Ich hoffe, Sie nehmen mir nicht übel, wenn ich Ihnen an dieser Stelle den Rat (nicht als Besser-Wessi!) gebe, manches, auch die Altbundesbürger, etwas gelassener zu nehmen.

H.-D. Schmidt, W-5210 Troisdorf 15

MITROPA!

Werden es unsere Polit-Manager tatsächlich wagen, den traditionsreichen Namen »Mitropa« zu eliminieren? Das wäre in der Tat eine saubere und konsequente Arbeit für ein zukünftiges Deutschland und Europa! Dann sollte man aber Markennamen wie »Lufthansa«, »Mercedes« oder »DM« gleich mit verschwinden lassen. Nur weiter so!

K. Frenzel, USA-11 872 Sayville

Eisenbahnmuseum Neustadt

An der Weinstraße

Eigentlich nur als vorübergehender Abstellplatz für Museumsfahrzeuge gedacht, entwickelte sich im ehemaligen Lokschuppen der Pfalzbahn in Neustadt an der Weinstraße ein kleines Eisenbahnmuseum mit vielen sehenswerten Exponaten. In den Sommermonaten verkehrt zudem von hier aus ein Museumszug in den schönen Pfälzer Wald.

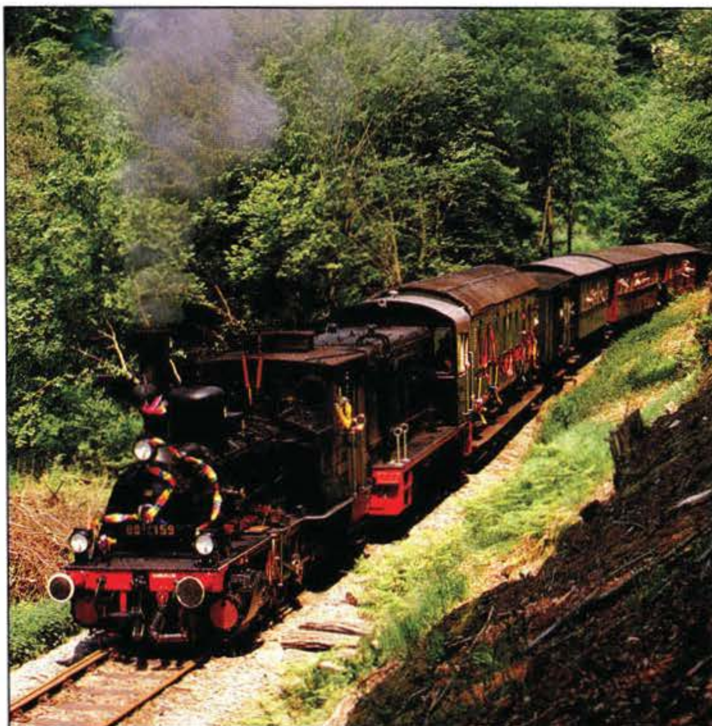
Als einer der ersten Vereine stellte sich die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEG) Ende der 60er Jahre das Ziel, u.a. historisch wertvolle Stücke rund um die Eisenbahn zu erhalten. Zunächst wurden im ehemaligen Bw Bochum-Dahlhausen zahlreiche Fahrzeuge gesammelt. 1979 stand die Übernahme der Lokomotiven 18 505, 23 105 und 45 010 als Dauerleihgaben von der DB bevor. Doch in Bochum-Dahlhausen reichte der dafür erforderliche Platz nicht aus. Auf Initiative eines Neustädter Vereinsmitgliedes mietete die DGEG den dortigen zweigleisigen Lokomotivschuppen mit Nebengebäuden an. Diese Hochbauten waren seit Auflösung des Bahnbetriebswerkes im Jahre 1958 zweckentfremdet genutzt worden. So diente der Schuppen als Abstellplatz für Motorboote und befand sich in einem recht desolaten Zustand.

Der Entschluß

Ein kleines Team engagierter Eisenbahnfreunde restaurierte in Freizeitarbeit Stück für Stück das alte Gebäude, verlegte neue Gleise und machte das Gelände für die Öffentlichkeit zugänglich. Die Übernahme weiterer Fahrzeuge war schließlich dafür maßgebend, daß sich die DGEG entschloß, die nunmehr in Schuß befindliche Anlage in Neustadt an der Weinstraße als zweites Museum zu betreiben. Im vergangenen Herbst bestand das Museum zehn Jahre.

Die Exponate

Gemäß der geographischen Lage sind im Eisenbahnmuseum Neustadt an der Weinstraße überwiegend Fahrzeuge aus dem süd- und südwestdeutschen Raum konzentriert. Star der Ausstellung ist die schon erwähnte S 3/6, die DRG/DB 18 505. Die DGEG erwarb diese Maschine beizeiten von der Deutschen Bundesbahn. Damit wurde die Beendigung des Leihvertrages mit der Deutschen Bundesbahn zu ungunsten des Museums verhindert. Die ebenfalls mit der S 3/6 an die Weinstraße gelangten Lokomotiven 23 105 und 45 010 mußten 1984 an die Deutsche Bundesbahn zurückgegeben werden. Die 23 105 ist die letzte für die Deutsche Bundesbahn gebaute Dampflokomotive und fährt heute wieder Sonderzüge durch die Lande. Und die 45 010, fachmännisch restauriert, glänzt im Verkehrsmuseum Nürnberg.



Museumszug: 89 7159 und V 36 127 am 24. August 1986 bei Erfenstein.

Vom Lokomotivbau der pfälzischen Eisenbahnen zeugen in Neustadt an der Weinstraße die T 5 Nr. 307 (En2t), für die die Deutsche Reichsbahn die Nummer 94 002 vorgesehen hatte, der betriebsfähige Nachbau der Crampton-Lokomotive DIE PFALZ (Original Baujahr 1853, Nachbau Baujahr 1925) sowie ein Teil des Kessels der ersten pfälzischen Dampflokomotive HAARDT von 1847. DIE PFALZ wird übrigens im fünfjährigen Wechsel mit dem Museum für Verkehr und Technik in Berlin ausgestellt. In diesem Jahr soll sie erst einmal wieder in ihre pfälzische Heimat zurückkehren.

Neben der S 3/6 ist die Königlich Bayerische Staatsbahn mit dem B-Kuppler BERG (DRG 98 7508) und der Mallet-Lokomotive BB I Nr. 2100 aus dem Jahre 1896 vertreten. Letztere wurde aufgeschnitten, so daß sich an diesem Exponat effektvoll das Innenleben und die Funktionsweise einer Dampflokomotive erklären läßt. Ein besonderer Liebling des Publikums ist die preußsiche T 3, die DRG-89 7159. Sie ist als Zuglokomotive des von Neustadt an der Weinstraße verkehrenden Museumszuges bekannt. Als Verstärkung wird ihr eine 1904 von Humboldt gebaute Cn2t-Lokomotive zur Seite gestellt, die wegen zu kleiner Wasservorräte derzeit in eine Schlepptenderlokomotive mit dem Namen SPEYERBACH umgebaut wird.

Im November 1991 kam das jüngste Exponat, eine preußische T 13, ex DRG/DB 92 739, ins Museum. Leider ist diese Maschine – sie stand 25 Jahre auf einem Denkmalsockel – in einem recht desolaten Zustand und muß noch aufgearbeitet werden. Eine Henschel-Dampfschneeschleuder und eine B-gekuppelte

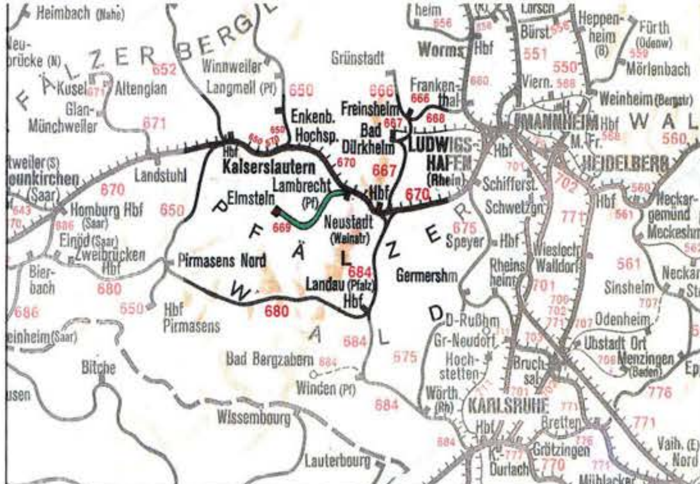


Gastlokomotiven: Nicht nur im Herbst 1985 kam eine fremde Lokomotive auf das Museumsgelände.



Star der Ausstellung: Die ehemalige 18 505, eine bayerische S 3/6, steht meist im Mittelpunkt des Interesses.

Dampfspeicherlokomotive vervollständigen die Sammlung der Dampflokomotiven.
Die elektrische Traktion ist mit den Lokomotiven E 17 113, E 44 150, der Buchli-Antriebseinheit der E 16 02 und dem ET 11 01 vertreten. Der Triebwagen war 1935 als eines von drei Exemplaren für den geplanten elektrischen Schnellverkehr zwischen München und Berlin konzipiert worden. An der im Original erhalten gebliebenen Inneneinrichtung der einen Hälfte ist die luxuriöse Ausstattung dieses eleganten Triebwagens erkennbar.




VW-Draisine: Für die ersten Draisinen, die die DB 1955 bauen ließ, bildete der Kleintransporter die Grundlage.



Alte Pfälzerin: Die T 5 307 ist einige der wenigen erhalten gebliebenen Lokomotiven aus dieser Gegend.

An dieselgetriebenen Fahrzeugen sind zunächst die 1941 für die Wehrmacht gebauten V 36 116 und V 36 127 zu nennen. Die V 36 127 ist voll betriebsfähig. Für Rangierarbeiten im Museumsgelände sind die 1959 hergestellte Köf 6359, eine dieselelektrische BBC-Werklokomotive von 1939 sowie ein Rangiergerät, Lokomotor genannt, vorhanden.
Doch was wäre die Darstellung des Eisenbahnwesens ohne die »Anhängsel«? Zum Bestand des Museums zählen 20 Reisezug- und 16 Güterwagen der Baujahre 1884 bis 1954. Hervorzuheben sind dabei die mustergültig restaurierten Fahrzeuge des Museumszuges, die überwiegend von der Württembergischen Staatsbahn stammen.
Handhebel- und Motorraisinen, eine Signalsammlung, ein Schrankenposten und eisenbahntypische »Kleinigkeiten« runden die Sammlung ab.

Das Kuckucksbähnel

Nach Eröffnung des Museums suchten die Mitarbeiter nach einer Einsatzmöglichkeit für ihre betriebsfähigen Fahrzeuge. Als dafür gut geeignet erwies sich die 1977 stillgelegte Nebenbahn Lambrecht – Elmstein. Die Strecke wurde von den anliegenden Städten, Gemeinden und dem Landkreis erworben, DGEG-Mitglieder setzten die Gleise instand. Seit dem 2. Juni 1984 verkehren 14täglich sonntags die Museumszüge auf der 20 km langen Strecke von Neustadt an der Weinstraße über Lambrecht, Frankeneck, Erfenstein, Breitenstein und Helmbach bis in den herrlich gelegenen Erholungsort Elmstein. Die Züge werden in der Regel mit der Lokomotive 89 7159 bespannt, wobei die V 36 127 auf der DB-Hauptstrecke bis Lambrecht bzw. Frankeneck Vorspanndienst leistet.
Nahezu alle Arbeiten im Eisenbahnmuseum, an den Fahrzeugen, an der Museumsstrecke und beim Sonderzugebetrieb übernehmen ehrenamtliche Mitarbeiter in ihrer Freizeit unentgeltlich. Der harte Kern der Neustädter Eisenbahnfreunde besteht lediglich aus 10 bis 15 Mann, so daß hier beachtliche Leistungen vollbracht werden. Alle Leser des MODELL EISENBAHNER sind herzlich eingeladen, sich von der geleisteten Arbeit an Ort und Stelle zu überzeugen.

Hubert Fingerle


94 002: Ursprünglich sollte diese Maschine noch eine DRG-Nummer erhalten. Doch vorher wurde sie an den Eschweiler Bergwerksverein verkauft. *Fotos: Verfasser*



Schnittmodell: An diesem Fahrzeug läßt sich Dampfmaschinentechnik anschaulich und verständlich erläutern. *Foto: M. Klein*

Praktische Hinweise

Verkehrsverbindungen: Per Auto bis zur Autobahnabfahrt Neustadt a.d.W. Süd (A 65); mit der DB aus Richtung Ludwigshafen und Saarbrücken auf der KBS 670. Das Museum befindet direkt am Hbf.
Öffnungszeiten: Samstags von 9 bis 16 Uhr (wegen Arbeitseinsatz keine Führungen), sonn- und feiertags von 10 bis 12.30 Uhr.
Eintritt: 4 DM für Erwachsene, 2 DM für Kinder.
Museumszugbetrieb: 5., 19. Juli; 2., 16 und 30. August; 13., 27 September und 11. Oktober 1992 auf der Relation Neustadt a.d.W. – Lampbrecht – Elmstein (Fotohalt in Erfenstein, siehe auch KBS 669). Abfahrt der Züge in Neustadt a.d.W. 11.15 Uhr und 15.47 Uhr (mit DB Umsteigen in Lambrecht), ab Elmstein 14.40 Uhr (Umsteigen in Lambrecht in DB) und 17.25 Uhr. Nikolausfahrten am 6., 12. und 13. Dezember 1992.
Fahrkosten: Rückfahrkarten Neustadt a.d.W. – Elmstein 16 DM, Familienkarte 34 DM, Lambrecht – Elmstein 12 DM, Familienkarte 26 DM. Kinder erhalten 50 % Ermäßigung.
Kontaktadresse: Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V. (DGEG), Postfach 10 03 18, Hindenburgstraße 12, W – 6773 Neustadt a.d.W. 1, Tel. 06321/30390.
Für Vereins- und Betriebsausflüge: Tel. 06325/8626

Zeunert's Schmalspurbahnen, Band 11

Für Schmalspurbahnfreunde hat das Warten immer dann vorerst ein Ende, wenn ein neuer Band aus der Reihe »Zeunert's Schmalspurbahnen« erschienen ist. Inzwischen ist es der elfte.

Mehr als die Hälfte der 80 Seiten sind aktuellen Ereignissen deutscher, österreichischer und schweizerischer Bahnen gewidmet. Ausführliche Berichte befassen sich mit der Werkbahn Wilischtal (Erzgebirge) und dem Verbleib zweier Diesellloks der Kerkerbachbahn.

Doch auch die schmalspurige Modellbahnszene wird beleuchtet. Neben der Vorstellung von Groß- und Kleinserienneuheiten wird Hilfestellung beim Zusammenbau eines Deutz-Diesellokmodells von GK-Modellbau gegeben. Ein Bauplan für ein RhB-Ellokdepot rundet die Lektüre ab. *Gerald Jaster*

Lektorat Wolfgang Zeunert: Zeunert's Schmalspurbahnen, Band 11. 80 Seiten, 143 Abb., 22,80 DM. Verlag Ingrid Zeunert, Hindenburgstr. 15, W–3170 Gifhorn.

Impressum

Redaktionsanschrift
Borkumstraße 2 · Postfach 11 004
O-1100 Berlin
Telefon: 2315071
Telefax: 2315070

Redaktion
Fritz Borchert (Chefredakteur)
Rainer Ippen (Technik), Georg Kerber (Modell)
Wolf-Dietger Machel (Vorbild)
Gisela Neumann (Leserbriefe, Nachrichten)
Jörg Lübben (Produktion)

Bild
foto KLAWIAN loewe stirl

Layout
Andre Wendt



Verlag
T&M Verlagsgesellschaft mbH
Borkumstraße 2 · Postfach 11 001
O-1100 Berlin
Telefon: 2315071 · Telefax: 2315070

Geschäftsführer
Dr. Harald Böttcher · Norbert Hobbhahn

Anzeigenverwaltung
Vereinigte Motor Verlage · GmbH & Co KG ·
Anzeigenabteilung MODELL EISENBAHNER
Telefon: 0711/2043-0 · FS 722036
Telefax: 0711/2043-349

Anzeigenleitung
Thomas Kohler
Verantwortlich für den Anzeigenteil: Andrea Stilz
Der MODELL EISENBAHNER erscheint monatlich.

Satz
Konzetti Berlin

Reproduktion
Otterbachrepro Rastatt

Druck
Grafischer Großbetrieb Pößneck

Eisenbahnen im Sudetenland

Ein für geschichtsinteressierte Eisenbahnfreunde wichtiges Nachschlagewerk, reich mit einmaligen und ausschließlich historisch wertvollen Fotos und Skizzen illustriert, erschien im Münchener Bufe-Verlag. Die Geschichte der Eisenbahnen im Sudetengebiet, die Übernahme dieser Bahnen durch die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1938 und die zahlreichen Lokalbahnen werden ausführlich dargestellt. Werk- und Wirtschaftsbahnen sowie Impressionen vom heutigen Zustand einiger Strecken ergänzen dieses durch unzählige Daten und Fakten ergänzte Buch. Besonders lesenswert sind jene Berichte, die Zeitzeugen schrieben. Das Buch gehört zu den besten Publikationen, die derzeit zum Thema Eisenbahngeschichte zu einem vertretbaren Preis erhältlich sind.

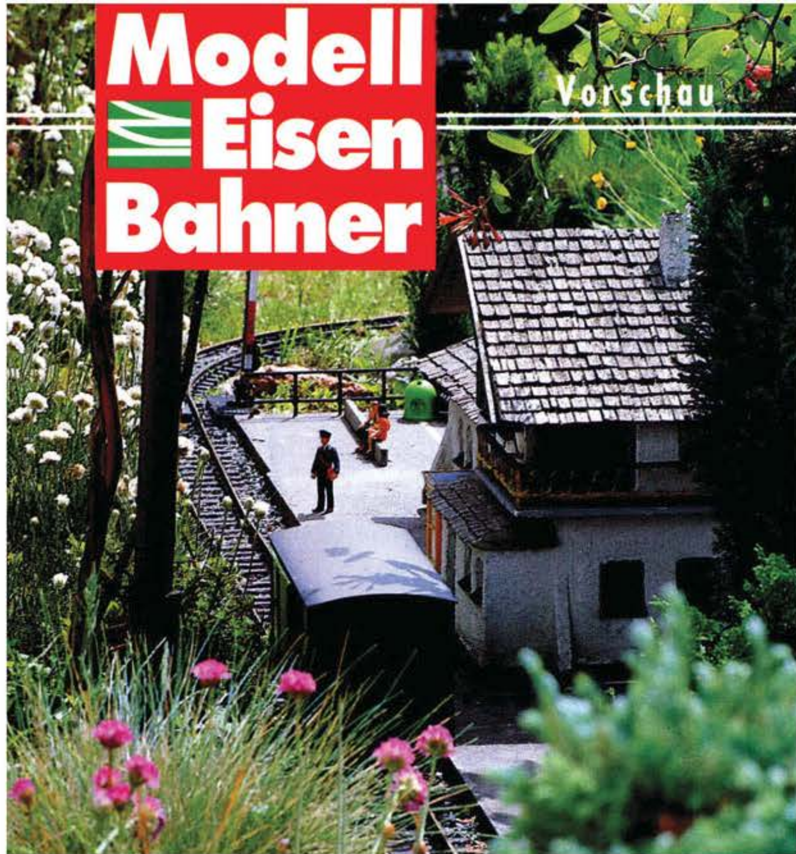
S. Bufe; H. Schröpfer: Eisenbahnen im Sudetenland. 244 Seiten, 463 Fotos, dav. 43 in Farbe, 72 DM. Bufe-Fachbuch-Verlag, Donnersbergerstr. 57, W–8000 München 19.

Die Bergisch-Märkische Eisenbahn

Die Keimzelle für den Bau von Eisenbahnen von Venlo bis Gerstungen und von Herne bis Siegen bildete der Bergbau. 1848 war die erste Strecke der Bergisch-Märkischen Eisenbahn (BME) durchgängig befahrbar. Bei Übernahme der BME durch die KPEV stellte sie die größte private Eisenbahngesellschaft im Westen Deutschlands dar.

Dieses Buch enthält genaue Angaben über die Streckenentwicklung, die vorhandenen Lokomotiven und die »Centralwerkstätte«, dem noch heute bestehenden AW Witten. Außerdem wird den Eisenbahnpionieren Friedrich Harkort, August Orth und Moritz Stambke ein Denkmal gesetzt. Gut recherchiert und aufgemacht, stellt diese Lektüre eine Fundgrube für alle Eisenbahnhistoriker dar. wdm

W. Mennighaus; G. Krause; M. van Kampfen: Die Bergisch-Märkische Eisenbahn. 256 S., 105 Fotos, zahlr. Zeichnungen, Streckenpläne, Tabellen, 56 DM. Verlag Uhle & Kleimann, PSF 1543, W–4990 Lübbecke 1.





Die Module der Redaktion

Nichts ist so unsicher wie die feierlich als verbindlich erklärte Beitragsvorausplanung für eine Zeitschrift. Immer wieder angekündigt und verschoben, veröffentlichen wir endlich den ersten Teilbericht über unsere unmmodulierte Leseranlage.

Sommeroase

Eine Kleingartenkolonie inmitten der Großstadt Berlin wirkt wie eine Oase in der hitzeflimmernden Wüste. Wenn dann noch zwischen den Beeten eine Gartenbahn fährt, ist der Überraschungseffekt bei Zaungästen und Besuchern besonders groß. Gartenbahnen kann man selber bauen, wie wir vor einem Jahr aus Oranienburg berichteten. Oder man kann sie kaufen. Dann bleibt viel Zeit, sich mit dem Einrichten der Streckenführung und der Anlage zu beschäftigen. Auch das fordert die Phantasie und das Geschick der ganzen Familie heraus.



Ähnlichkeiten erwünscht

Elektrolokomotiven der Baureihe 143 (ex DR 243) gibt es viele, und ihr europaweiter Einsatz im 16 2/3-Hz-Netz zeigt, daß sie nicht von schlechten Eltern stammen können. Unter den Maschinen befindet sich die 143 573-4. Just ihr wurde das Schicksal zuteil, von Roco für eine Nachbildung in N auserkoren zu werden. Wir vergleichen das Modell aus Salzburg mit dem Original aus Henningsdorf.

TRANSRAPID

Nachdem am 20. Dezember 1991 vom Bundesbahnzentralamt München das Einsatzreifegutachten für das Magnetschwebebahnsystem TRANSRAPID vorgelegt wurde, setzte in der Öffentlichkeit eine teilweise wilde Diskussion ein, die von viel Unkenntnis in der Sache geprägt war und ist. MEB hat die Versuchsstrecke im Emsland besucht und ist mitgefahren – ohne Schäden am Triebwerk der Quarzuhr oder gar des Körpermagnetfeldes davonzutragen.



SONDERPACKUNG 40 JAHRE MERCEDES SL


Mercedes-Benz 300 SL


Mercedes-Benz 190 SL


Mercedes-Benz 230 SL


Mercedes-Benz 350 SL


Mercedes-Benz 500 SL

Anläßlich des Jubiläums „40 Jahre Mercedes SL" liefern wir im Juni eine Sonderpackung mit fünf SL-Modellen in spezieller Farbgebung an den Fachhandel. Neben den beiden Serienmodellen Mercedes-Benz 500 SL



und Mercedes-Benz 300 SL Roadster wurden aus „alten" Wiking-Originalformen Mercedes-Benz SL-Modelle neu produziert.

Wiking-Modellbau GmbH & Co. KG
Industriestraße 1–3, 1000 Berlin 42